

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
УЛЬЯНОВСКОЕ ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИНСТИТУТ)**

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

*Учебное пособие*

**Ульяновск 2004**

ББК Х : 05 я7

П 68

Правовые основы регулирования деятельности гражданской авиации: учеб. пособие / Сост. Л.П. Кириченко. – Ульяновск: УВАУ ГА, 2004. – 310 с.

Содержит основные положения воздушного законодательства, рассмотрены вопросы правового регулирования отношений, возникающих в системе гражданской авиации.

Написано в соответствии с обязательным минимумом содержания программы по дисциплине «Воздушное право», установленным Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования.

Рекомендовано курсантам, студентам, обучающимся по направлению 658100 – Аэронавигация.

Печатается по решению Редсовета училища.

© Ульяновск, УВАУ ГА, 2004

## **ГЛАВА 1. ПРЕДМЕТ И СИСТЕМА ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

### **1.1. Понятие права, соотношение государства и права**

Право, как и государство, является продуктом общественного развития. Оно возникает в государственно-организованном обществе как нормативный регулятор общественных отношений. Обычаи, моральные и религиозные нормы первобытного общества отходят на второй план, уступая место правовому регулированию общественных отношений.

Взгляды на право, его происхождение, место и роль в системе нормативного регулирования менялись по мере развития самого общества в зависимости от зрелости научной и правовой мысли, всевозможных объективных и субъективных факторов.

Среди научных представлений о праве можно выделить теорию естественного права, историческую, реалистическую, социологическую школы права, нормативистское направление, психологическую и материалистическую теории права.

Все эти учения имеют ряд общих положений, которые позволяют выделить специфические признаки права.

Во-первых, правовые нормы устанавливаются государством в официальных актах.

Во-вторых, нормы права охраняются в необходимых случаях принудительной силой государства. К нарушителям требований норм права компетентные государственные органы могут применить меры юридической ответственности (дисциплинарной, административной, уголовной).

В-третьих, право представляет собой единственную систему норм, которая обязательна для всего населения, проживающего на территории определенного государства.

В-четвертых, право выражает общую и индивидуальную волю граждан государства в их гармоничном взаимоотношении.

В силу указанных признаков право выступает государственным регулятором общественных отношений, обеспечивая организованность и порядок в обществе.

Таким образом, право есть система общеобязательных правил поведения, которые устанавливаются и охраняются государством, выражают общие и индивидуальные интересы его населения и выступают государственным регулятором общественных отношений.

Право как совокупность общеобязательных правил поведения, выраженных в законе, иных источниках, либо в целом (российское право), либо как часть (например, гражданское право), существует как нечто «объективное» в обществе и представляет собой объективное право.

Право также немислимо без государства, как и государство без права. И то и другое – две стороны единого явления. Возникнув и развиваясь вместе с государством, право находится с ним в тесной взаимосвязи. Эта взаимосвязь проявляется в следующем:

1. Право не может функционировать и развиваться без государства, так как государство – это тот политический механизм, который формирует право в виде общеобязательных правил поведения (юридических норм).

**Право** – результат правотворческой деятельности государства, соответствующих компетентных органов (парламента, правительства и т.д.). Нормы поведения становятся общеобязательными, юридическими нормами, если они, отражая интересы общества, устанавливаются (либо санкционируются) государством.

2. Государство гарантирует реализацию правовых норм, охраняет право от нарушений. Именно государственная охрана, возможность государственного принуждения, стоящие за правом, и отличают правовые нормы от других социальных норм, действующих в обществе (мораль, общественные организации, обычаи и др.).

3. Не только право нуждается в государстве, но и государство в праве. Оно не может нормально и эффективно функционировать, не опираясь на право.

## **1.2. Нормы права, их классификация и структура**

Право состоит из правовых норм. Правовая норма – это первичная «клеточка» права.

«Норма» в переводе с латинского означает правило, образец. Каждая норма права является образцом (моделью) типового общественного отношения, который устанавливается государством. Она определяет границы возможного или должного поведения людей, меру их внутренней и внешней свободы в конкретных взаимоотношениях. Под внутренней свободой понимается способность воли субъекта сознательно избирать тот или другой вариант поведения, под внешней свободой – возможность действовать вовне, преследовать и осуществлять определенные цели во внешнем мире.

К характерным признакам правовой нормы относятся:

1. Норма права устанавливается или санкционируется государством. Это модель поведения, которая закрепляется в официальных государственных актах.

2. Норма права имеет предоставительно-обязывающий характер. С одной стороны, она предоставляет свободу действий, направленных на удовлетворение законных прав субъекта, с другой стороны, норма права обязывает совершать или не совершать определенные действия, ограничивая таким образом свободу отдельных лиц. Таким образом, норма права сочетает в себе предоставление и одновременно ограничение внешней свободы лиц в их взаимных отношениях. Предоставительно-обязывающий характер правовой нормы позволяет удовлетворять законные интересы управомоченных субъектов через действия обязанных лиц.

3. Правовая норма имеет охранительный характер. Реализация правовой нормы в необходимых случаях обеспечивается мерами государственного принуждения. Нарушение границ свободы дозволенного и необходимого поведения влечет за собой применение со стороны компетентных государственных органов мер юридической ответственности к правонарушителям.

4. Нормы права выступают государственным регулятором типовых общественных отношений. В этом выражается социальная роль правовых норм.

Таким образом, правовые нормы – это общеобязательные правила поведения, которые устанавливаются и охраняются государством и регулируют типовые общественные отношения.

Правовые нормы классифицируются по различным основаниям:

1. По отраслям права выделяются нормы конституционного (государственного), административного, трудового, гражданского, уголовного и других отраслей права.

2. По функциям, которые выполняют нормы права, они подразделяются на регулятивные и охранительные.

3. По характеру содержащихся в нормах права правил поведения выделяются обязывающие (устанавливают обязанность совершать определенные положительные действия), запрещающие (запрещают совершать определенные действия) и управомочивающие (предоставляют право совершать положительные действия) нормы.

4. По степени определенности условий действия правовых норм, прав и обязанностей участников отношений или мер юридической ответственности за их нарушение нормы права подразделяются на абсолютно определенные, относительно определенные и альтернативные.

Абсолютно определенные нормы с абсолютной точностью определяют условия их действия, права и обязанности участников отношений или меры юридической ответственности за их нарушение. Например, вид и мера юридической ответственности за нарушение нормы права – штраф в размере 7 минимальных размеров оплаты труда.

Относительно определенные нормы – предоставляют правоприменительным органам возможность решать дело с учетом конкретных обстоятельств. Относительно определенный характер имеет большинство мер уголовной ответственности, которые устанавливают низший и высший пределы наказания (например, лишение свободы на срок от 1 до 5 лет).

Альтернативные нормы предусматривают несколько вариантов условий их действия, поведения сторон или мер за их нарушение. Например, нарушение правил охраны труда наказывается штрафом, либо исправительными работами, либо лишением свободы.

5. По кругу лиц, на которых распространяются нормы права, они делятся на общие и специальные. Общие нормы распространяются на всех лиц, проживающих на данной территории, а специальные нормы действуют только в отношении определенной категории лиц.

6. Специализированные нормы права носят дополнительный характер, так как не содержат в себе определенных правил поведения. При регламентации общественных отношений эти нормы как бы подключаются к регулятивным и охранительным нормам, образуя с ними единый регулятор. В зависимости от того, какую роль специализированные нормы выполняют в процессе правового регулирования, они имеют следующие разновидности:

**закрепительные** – это нормы, которые в обобщенном виде выражают определенные элементы регулируемых отношений. Например, нормы, определяющие общие условия исполнения обязательств в гражданском праве, нормы общей части уголовного права, устанавливающие единые признаки преступления, наказания, условий освобождения от наказания;

**дефинитивные** – это нормы, в которых содержатся научно сформулированные определения юридических понятий и категорий;

**нормы-принципы** – это нормы, в которых сформулированы общие или отраслевые правовые принципы и задачи данной совокупности юридических норм.

Нормы права могут классифицироваться и по другим основаниям. Однако во всех случаях они выполняют роль государственного регулятора общественных отношений, организуют общественную жизнь, охраняют ее от посягательств со стороны отдельных лиц.

Норма права имеет свою структуру, которая показывает, из каких элементов (частей) состоит норма и как эти части взаимосвязаны. Таких элементов три: гипотеза, диспозиция и санкция.

**Гипотеза (предположение)** – это элемент правовой нормы, в котором указывается, при каких условиях следует руководствоваться данным правилом, т.е. излагаются те фактические обстоятельства, при наличии которых у лиц возникают юридические права и обязанности.

**Диспозиция (распоряжение)** – это элемент правовой нормы, в котором указывается, каким может или должно быть поведение при наличии условий, предусмотренных гипотезой, т.е. само правило поведения.

**Санкция (взыскание)** – это элемент правовой нормы, в котором определяется, какие меры государственного взыскания могут применяться к нарушителю правила, предусмотренного диспозицией. Санкция определяет меры юридической ответственности за нарушение определенной нормы права. Моделью логической структуры нормы права, охватывающей три указанных элемента, является словесная схема: «если..., то..., иначе...».

Норма права может выполнять свои непосредственные регулятивные функции лишь при наличии всех ее структурных элементов. Однако при анализе логической структуры нормы нужно учитывать специализацию права, а именно то обстоятельство, что между регулятивными и правоохранительными нормами произошло как бы распределение элементов: в регулятивных нормах реально имеются гипотеза (указание на условия) и диспозиция (указание на права и обязанности), а в правоохранительных нормах, как правило, имеются гипотеза, ее часто называют «диспозицией» (указание на правонарушение), и санкция (указание на меры государственно-принудительного воздействия, т.е. сами санкции).



### 1.3. Предмет и методы воздушного права

Воздушное право относится к комплексным отраслям российского права. Воздушное право не является самостоятельной отраслью права наравне с такими отраслями, как государственное право, административное, гражданское, трудовое, уголовное и др. Комплексный характер его заключается в том, что оно включает в себя нормы государственного (конституционного), административного, гражданского, трудового, уголовного и других отраслей права, и соответственно применяет свойственные им методы правового регулирования. Основанием объединения этих правовых норм в рамках воздушного права служит, с одной стороны, специфика, а с другой – единство регулируемых общественных отношений, связанных с воздухоплаванием.

Таким образом, в общей системе российского права выделяется особая совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с использованием воздушного пространства для аэронавигации, с деятельностью авиации в целях охраны интересов государства, удовлетворения хозяйственных потребностей России и граждан, с обеспечением максимальной безопасности полетов воздушных судов (ВС). Комплекс указанных норм и представляет собой воздушное право, а перечисленные правоотношения – его предмет.

Предметом воздушного права является не всякое использование воздушного пространства, а только пользование им в целях воздухоплавания. К предмету воздушного права, например, не относятся отношения по поводу загрязнения атмосферы. Вместе с тем в понятие воздушного права, его предмета входит любая деятельность в воздушном пространстве, которая связана с воздухоплаванием или которая может представлять угрозу его безопасности: стрельбы и пуски ракет, строительство высотных зданий и сооружений и даже загрязнение атмосферы, если оно влияет на безопасность полетов ВС или его источником является ВС. Предметом воз-

душного права как учебной дисциплины, помимо прочего, являются вопросы о понятии, системе, методах и принципах воздушного права, его источниках и истории.

Как и всякая отрасль права, воздушное право обладает своим методом правового регулирования, т.е. приемами и способами, с помощью которых регулируются отношения, составляющие его предмет. Комплексный характер воздушного права обуславливает множественность методов правового регулирования, специфичных для составляющих его нескольких отраслей права.

В целях установления метода воздушного права в нем условно можно выделить две части. Одна из них содержит комплекс норм, регулирующих управление воздушным транспортом, порядок эксплуатации ВС, аэродромов, аэропортов, определяющих требования к авиационному персоналу и его правовой статус. Эта часть воздушного права характеризуется преимущественно административными методами регулирования. Другая часть воздушного права относится к хозяйственной деятельности гражданской авиации (воздушные перевозки, авиационные работы и др.), регулирование которой осуществляется в основном гражданско-правовыми методами.

## **1.4. Система воздушного права**

Под системой той или иной отрасли права понимается совокупность отдельных институтов, составляющих содержание данной отрасли. Правовой институт – это законодательно обособленная совокупность правовых норм, обеспечивающих комплексное регулирование определенной группы взаимосвязанных правоотношений.

Воздушное право представляет собой стройную систему правовых институтов, органически связанных друг с другом. Законодательной основой формирования системы воздушного права его основных институтов

является Воздушный кодекс (ВК) РФ. Таким образом, система воздушного права представлена в следующем виде:

1. Общие положения, определяющие исходные принципы, предмет и сферу применения воздушного законодательства (гл. I).
2. Государственное регулирование использования воздушного пространства (гл. II)
3. Государственное регулирование деятельности в области авиации (гл. III).
4. Государственный контроль за деятельностью в области авиации (гл. IV).
5. Воздушные суда (гл. V).
6. Аэродромы, аэропорты и объекты единой системы организации воздушного движения (гл. VI).
7. Авиационный персонал (гл. VII).
8. Экипаж воздушного судна (гл. VIII).
9. Авиационные предприятия (гл. IX).
10. Полеты воздушных судов (гл. X)
11. Международные полеты воздушных судов (гл. XI).
12. Авиационная безопасность (гл. XII).
13. Поиск и спасание (гл. XIII).
14. Расследование авиационного происшествия или инцидента (гл. XIV).
15. Воздушные перевозки (гл. XV).
16. Авиационные работы (гл. XVI).
17. Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя (гл. XVII).

Гл. XVII ВК не представляет собой самостоятельного института воздушного права, поскольку состоит из положений, определяющих лишь административную ответственность за нарушение правил, предусмотренных

другими разделами кодекса. Нормы ВК, регулирующие международные полеты, также не являются самостоятельными институтами воздушного права, поскольку определяют лишь международную специфику его раздела «Полеты воздушных судов».

## **ГЛАВА 2. ИСТОЧНИКИ ВОЗДУШНОГО ПРАВА. СИСТЕМА ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

### **2.1. Понятие источника права**

Под **источниками** (формами) права понимаются способы закрепления и выражения правовых норм. Источники права – это внешние формы выражения юридических норм.

Различаются следующие основные источники (формы) права: правовой обычай, юридический прецедент (судебная практика), нормативно-правовой акт.

**Правовой обычай** – это санкционированное государством правило поведения, которое ранее сложилось в результате длительного повторения людьми определенных действий, благодаря чему закрепились как устойчивая норма. Государство санкционирует только такие обычаи, которые отвечают его интересам. Санкционированные обычаи приобретают характер общеобязательных правил поведения.

В настоящее время обычаи действуют лишь в ограниченной сфере общественных отношений (торговое право, некоторые институты гражданского права, деловые, судебные, правовые традиции).

Санкция государства, придающая обычаям юридическое, общеобязательное значение, дается либо путем отсылки на обычаи в нормативном

акте, либо фактическим государственным признанием в судебных решениях, иных актах государственных органов.

**Юридический прецедент** (судебная практика) – более распространенный источник права в современном мире. Под юридическим прецедентом понимается судебное или административное решение по конкретному юридическому делу, которому государство придает общеобязательное юридическое значение. Различаются судебный и административный прецедент.

**Нормативно-правовой акт** – это официальный акт правотворчества, в котором содержатся нормы права. К их числу относятся законы, нормативные указы, постановления и иные документы Президента, правительства, ведомств. Нормативно-правовой акт создается в результате правотворческой деятельности компетентных органов государства или всенародным волеизъявлением (референдумом). Среди современных источников права нормативно-правовой акт занимает ведущее место. Он объединяет в себе общеобязательные правила поведения, которые создаются и охраняются государством. В отличие от других источников права, нормативные акты наиболее полно и оперативно отражают изменяющиеся потребности общественного развития, обеспечивают необходимую стабильность и эффективность правового регулирования.

**Закон** – это нормативный юридический акт высшего государственного (представительного) органа или непосредственно народа, обладающий высшей юридической силой и содержащий первичные (изначальные) правовые нормы страны.

Законодательство имеет свою систему, которая в основном соответствует системе права. Законы подразделяются на:

- а) Конституцию, конституционные;
- б) обыкновенные.

**Конституция** как основополагающий учредительный юридический акт страны – это основной «заглавный» закон, определяющий правовую

основу государства, принципы, структуру, главные характеристики государственного строя, права и свободы граждан, форму правления и государственного устройства, систему правосудия и др. В соответствии с Конституцией могут издаваться конституционные законы, тоже посвященные правовым основам государства, государственного строя.

**Обыкновенные законы** – это акты текущего законодательства, посвященные различным сторонам экономической, политической, социальной, духовной жизни общества. Они, как и все законы обладают высшей юридической силой, но сами должны соответствовать Конституции, конституционным законам. Это обеспечивает единство всей законодательной системы и последовательное проведение в ней тех основополагающих и правовых начал, которые выражены в Конституции, конституционных законах. Среди законов следует выделять федеральные законы – те, которые принимаются федеральным законодательным органом, законы субъектов Федерации – те, которые принимаются субъектами Федерации и распространяются на их территорию.

Важное значение имеет деление законов по отраслям права. Кроме отраслевых, существуют межотраслевые законы, в которых содержатся нормы нескольких отраслей права (например, законы о здравоохранении, в которых есть нормы административного, гражданского и других отраслей права).

Среди законов (и иных нормативных юридических актов) выделяются кодифицированные законы, акты – кодексы.

**Кодекс** (кодифицированный акт) – это единый, сводный юридически и логически цельный, внутренне согласованный закон, иной нормативный акт, обеспечивающий полное, обобщенное и системное регулирование данной группы общественных отношений.

Кодифицированные акты носят различное наименование – «кодексы», «уставы», «положения», просто «законы».

Характеристика законов как правовых документов высшей юридической силы, требование верховенства законов означают, что все другие

нормативные документы – акты иного юридического качества – все они находятся «под» законом, т.е. являются подзаконными. Это не означает их «меньшую» юридическую обязательность; они обладают необходимой юридической силой, но эта юридическая сила не имеет всеобщности и верховенства над всеми иными нормативными актами. Они призваны обеспечить на основании законов конкретизированное нормативное регулирование всего комплекса общественных отношений, и поэтому они занимают важное место во всей системе нормативного регулирования.

*Подзаконные нормативные акты* многообразны, между собой они различаются по своей юридической силе, образуют сложную иерархическую систему. Акт каждой «ниже расположенной» государственной инстанции должен не только находиться «под» законом, но и соответствовать нормативным актам всех государственных органов, которые занимают более высокие ступеньки в государственной иерархии. Например, акты Министерства транспорта должны соответствовать не только закону, но и нормативным актам Президента РФ, Правительства РФ, а также актам ведомств, которые в силу их статуса имеют межведомственное значение, например, актам Министерства финансов. Юридическая сила подзаконных актов, сфера их действия (по территории, по лицам, по предмету) зависят от государственного органа, издавшего акт, в государственном аппарате – от его компетенции. Причем нормативные акты нужно отличать от индивидуальных управленческих актов (выделение бюджетных средств, назначение на должность) и т.д.

Наиболее важными подзаконными нормативными юридическими актами в РФ (если расположить их по убывающей «величине» юридической силы) являются:

- Указы (и распоряжения) Президента РФ, изданные в пределах его компетенции;
- акты (постановления и распоряжения) Правительства РФ;

- акты государственных и местных муниципальных органов (представительных органов и органов администрации);
- ведомственные акты, изданные в пределах компетенции того или иного ведомства.

Первые две из указанных групп нормативных актов (президентские указы, правительственные постановления) являются общими актами, т.е. такими, которые распространяются на всю территорию РФ и в соответствии с законом могут распространяться на всех лиц. Правительству подчиняются такие органы (Министерство финансов, Госкомимущество), акты которых в силу их статуса тоже приобретают межведомственное, общее значение, внешнее действие.

Нижнюю ступеньку в иерархии подзаконных актов занимают ведомственные акты, т.е. акты конкретных министерств, комитетов, департаментов (среди этих актов много индивидуальных; нормативными являются акты, называемые, как правило, инструкциями, циркулярами, уставами, примерными положениями). Эти нормативные акты имеют внутреннее, внутриведомственное юридическое значение, распространяются на лиц, находящихся в системе управленческого, служебного и дисциплинарного подчинения только данного ведомства.

Наиболее узкое юридическое значение имеет особая разновидность ведомственных актов – локальные нормативные акты: уставы, положения, правила внутреннего распорядка и другие, действующие в пределах данного предприятия.

## **2.2. Источники воздушного права России**

К источникам воздушного права относятся Конституция РФ, ВК, принимаемые в соответствии с ним федеральные законы и иные нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие отношения в



области использования воздушного пространства и деятельности в области авиации, в том числе федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила, а также общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ в указанных областях. Регулирование отношений, составляющих предмет воздушного права, осуществляется также в соответствии с требованиями гражданского, земельного, водного, административного и уголовного законодательства.

Определяющее положение по отношению ко всем другим законам занимает Конституция РФ как основной закон государства. Конституция является источником права, выступая в качестве юридической базы его развития. В то же время Конституция содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту.

Конституция РФ (ст. 71) относит управление федеральным транспортом, путями сообщения к ведению Российской Федерации. Это положение также является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Несомненно, важный источник права – Гражданский кодекс РФ, в котором в отдельной главе (гл. 40) изложены нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: о договоре перевозки грузов и пассажиров, перевозке транспортом общего пользования, подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, ответственности перевозчика, претензиях и исках и т.д.

ВК является центральным нормативным актом и основным источником воздушного права. Свое развитие ВК ведет от подписанных 21 января 1921 г. Председателем Совета Народных Комиссаров В.И. Лениным «Правил о воздушных передвижениях в воздушном пространстве РСФСР и над его территориальными водами». Этот нормативный акт государственного управления заложил основы регулирования аэродромами, летно-подъемным составом, основы управления воздушным движением и

уже в то время регламентировал организацию полетов иностранных самолетов над территорией страны. С развитием авиации совершенствовалось ее правовое регулирование. Уже в 1932 г. Президиум ЦИК СССР утвердил первый ВК СССР, затем новые редакции кодекса принимались в 1935, 1961 и 1983 гг.

**Воздушный кодекс РФ** – законодательный акт, содержащий в систематизированном изложении нормы права, регулирующие деятельность авиации в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов ВС и удовлетворения потребностей народного хозяйства и граждан. Кодекс имеет комплексный характер; он содержит нормы государственного права (провозглашающие суверенитет над воздушным пространством), гражданского права (регулирование перевозок пассажиров, грузов, установление ответственности воздушного перевозчика и владельца (собственника) ВС, порядка выполнения авиационных работ и т.п.), административного права (установление порядка регистрации ВС и аэродромов, правил их маркировки, административной ответственности на воздушном транспорте). Кодекс введен в действие с 1 апреля 1997 г.

Действие кодекса распространяется на всю гражданскую авиацию в пределах РФ (в том числе на иностранные ВС), на все гражданские ВС РФ во время их нахождения за пределами РФ, если законы страны пребывания ВС не требуют иного.

По структуре ВК состоит из 18 глав, 136 статей.

ВК определяет круг отношений, регулирование которых осуществляется нормативными актами, принятыми Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством воздушного транспорта. Изданные в пределах установленной компетенции этих органов они имеют обязательный характер для этих ведомств, предприятий, учреждений, организаций и граждан. Так, Министерству транспорта РФ предоставлено право согласовывать, утверждать в установленном порядке и издавать обязательные для исполнения

всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в том числе межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и давать по ним разъяснения.

Федеральное агентство воздушного транспорта разрабатывает в пределах своей компетенции и утверждает обязательные для исполнения всеми физическими и юридическими лицами федеральные правила, руководства, положения, стандарты, нормы и другие нормативные акты на основании и во исполнение Конституции РФ, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов и поручений Президента РФ, Правительства РФ, Министерства транспорта РФ.

В соответствии с ВК Правительством РФ в постановлении от 27 марта 1998 г. № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах» установлено, что проекты федеральных правил подготавливаются и согласовываются специально уполномоченными органами в области государственной и гражданской авиации, в области экономики – с федеральными органами исполнительной власти. В соответствии с этим постановлением федеральные правила использования воздушного пространства утверждаются Правительством РФ, а федеральные авиационные правила утверждаются и вводятся в действие:

- Правительством РФ, если это определено ВК;
- Министерством обороны – в области государственной авиации;
- специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Особым источником воздушного права являются международные договоры Российской Федерации. Их положения имеют приоритет в отношении соответствующих норм внутригосударственного законодательства.

По своему содержанию эти договоры относятся либо к международному публичному праву, либо к международному частному воздушному праву.

Международное публичное право регулирует отношения суверенных государств в области воздухоплавания, определяет правовой режим воздушного пространства. Таким образом, предметом международного публичного воздушного права являются политические и общеэкономические отношения государств в указанной области. Основные положения этой комплексной отрасли международного права закреплены в Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в 1944 г. в г. Чикаго. Международное частное воздушное право регулирует имущественные отношения граждан и организаций, складывающиеся в области международной коммерческой эксплуатации воздушного транспорта. Важнейшим источником международного частного права является Варшавская конвенция 1929 г. для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.

Источником воздушного права являются также законодательные акты Союза ССР, регулирующие отношения, связанные с транспортом. Указанные законодательные акты применяются на территории РФ постольку, поскольку они не противоречат действующему законодательству (ст. 136 ВК).

### **2.3. Воздушное законодательство: его система и структура**

Воздушное право и воздушное законодательство – понятия, тесно связанные друг с другом, но не тождественные: если первое представляет собой совокупность норм права, то второе – это совокупность нормативных актов. Законодательству присущи определенные особенности, которые складывались как под воздействием объективных условий, так и в результате

субъективных представлений законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования деятельности транспорта. В воздушном законодательстве действует большое количество императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием.

На воздушное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области международного транспорта, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международные перевозки. Особенно это влияние ощущается при анализе статей ВК РФ.

Нормы международных конвенций подлежат обязательному применению в процессе функционирования международного транспорта, во взаимоотношениях стран.

В процессе своего становления и развития воздушное законодательство сложилось в систему нормативных актов. Под системой воздушного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. Структура воздушного законодательства является элементом системы воздушного законодательства, позволяющим наиболее полно раскрыть ее содержание. Чем более совершенна структура и система воздушного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

Система воздушного законодательства может быть подразделена на горизонтальную и вертикальную структуры. В основе первой лежат горизонтальные связи между элементами системы законодательства.

Для вертикальной же структуры характерна взаимосвязь законодательного материала по другому признаку – по вертикальным, иерархическим связям между его элементами, по отношениям субординации.

В основе горизонтальной структуры воздушного законодательства лежит система законодательных актов, отличающихся большим разнообразием по

содержанию и форме. В эту систему входят законодательные акты самого высокого уровня: законы РФ, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, которые регулируют положения, касающиеся всех видов транспорта, а также акты воздушно-транспортного законодательства (ВК РФ, акты об управлении ведомствами, их компетенции, структуре и др.). Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более узкие вопросы и находятся в иерархической зависимости от актов, имеющих высшую юридическую силу.

Вертикальную структуру системы нормативных актов на воздушном транспорте возглавляет ВК, далее следуют, находясь с ним в отношениях внутренней субординации, акты более низкого уровня – указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, ведомственные акты, которые развивают те положения, которые не получили достаточно четкого и полного урегулирования в кодексе, либо не должны регулироваться кодексом.

## **ГЛАВА 3. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИЕЙ**

### **3.1. Основные этапы развития системы управления гражданской авиацией**

Основным органом государственного управления авиацией в дореволюционной России являлось Управление воздушного флота (Увофлот), входившее в состав военного ведомства. По решению Советского правительства от 19 ноября 1917 г. во главе Увофлота была поставлена Всероссийская коллегия по управлению воздушным флотом республики в составе 9 человек. Увофлот был включен в состав Народного Комиссариата по военным и морским делам.

24 мая 1918 г. Увофлот преобразован в Главное управление Рабоче-крестьянского Красного Воздушного Флота (Главвоздухофлот), которое возглавил Совет в составе начальника и двух комиссаров. Главвоздухофлоту подчинялись все авиационные отряды, авиационные учреждения и учебные заведения. В июле 1918 г. Декретом Советского правительства национализированы все авиационные предприятия страны.

В декабре 1922 г. при Главвоздухофлоте создана Инспекция гражданского воздушного флота. Задачей Инспекции было обеспечение развития гражданской авиации в стране и технического надзора за ее деятельностью. 9 февраля 1923 г. постановлением Совета Труда и Оборона при Главвоздухофлоте был создан Совет по гражданской авиации. Совет являлся постоянным межведомственным органом, на который возлагались функции по управлению всей гражданской авиацией СССР, в том числе технический надзор и открытие новых воздушных линий. В состав Совета вошли представители Главвоздухофлота (с апреля 1924 г. Управление Военно-воздушными Силами РККА), Высшего Совета Народного Хозяйства, Наркоминдела, Наркомата путей сообщения, Наркомата почт и телеграфов. В Совет в качестве исполнительного и технического органа вошла Инспекция гражданского воздушного флота.

В эти годы формировались и основные производственные звенья будущей отрасли народного хозяйства – гражданской авиации. Они принимали форму добровольных акционерных обществ. 17 мая 1923 г. по инициативе ряда хозяйственных и культурных организаций РСФСР было создано первое авиатранспортное предприятие – Российское общество добровольного воздушного флота («Добролет»). Его возглавляло правление в составе председателя и трех членов. Акционерное общество «Добролет» действовало на основании устава, утвержденного СНК СССР. Цель общества – развитие гражданского воздушного флота на территории СССР, организация воздушных линий, перевозка пассажиров, почты и грузов, производство

аэрофотосъемки, иное применение воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности. Аналогичные общества были созданы на Украине («Укрвоздухпуть») и в Закавказье («Закавиа»). Представители всех трех обществ входили в Совет по гражданской авиации. Управленческий аппарат обществ состоял из функциональных отделов (эксплуатационный, изыскания, строительства и снабжения воздушных линий, разработки новых методов применения самолетов в народном хозяйстве). В ведении акционерных обществ находились ВС, приобретаемые за счет прибыли и на средства, полученные от продажи акций, склады авиационно-технического имущества и горюче-смазочных материалов, ремонтные мастерские.

Производственными единицами акционерных обществ и гражданской авиации в целом являлись воздушные линии, делившиеся на участки. В распоряжении начальников линий и участков находились летчики и бортмеханики. На каждой расположенной на линии аэростанции имелись линейные механики, ответственные за вылет самолетов. В ведении линейных механиков находились бригады специалистов для производства мелкого ремонта ВС.

Часть ВС гражданской авиации находилась в ведении Государственного акционерного общества транспорта и промышленности «Комсевморпути». В ноябре 1921 г. образовано русско-германское смешанное общество воздушных сообщений «Дерулюфт».

В 1925 г. «Закавиа» вошло в состав общества «Укрвоздухпуть». В декабре 1929 г. акционерные общества «Добролет» и «Укрвоздухпуть» объединены в единое Всесоюзное общество гражданского воздушного флота «Добролет» с подчинением Главной инспекции при Наркомате по военным и морским делам. В 1930 г. Совет по гражданской авиации был упразднен и его функции перешли к Главной инспекции.

Постановлением СНК СССР от 29 октября 1930 г. Главная инспекция и акционерное общество «Добролет» упразднены и на их месте при Совете



Труда и Обороны СССР создавалось Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота. 25 февраля 1932 г. постановлением СНК СССР вместо Всесоюзного объединения создано Главное управление гражданского воздушного флота (ГУГВФ) при СНК СССР. На ГУГВФ возлагалось регулирование всей деятельностью гражданской авиации СССР. В приказе по ГУГВФ от 26 марта 1932 г. сказано, что вместо сокращенного наименования ВО ГВФ следует пользоваться наименованием ГУГВФ «Аэрофлот».

При ГУГВФ действовала Инспекция по наблюдению за технической эксплуатацией ВС всех ведомств и организаций на территории СССР. В ведении ГУГВФ находились самостоятельные хозрасчетные тресты: транспортной авиации, строительный, авиаремонтный, авиаснабжения.

В 1932 г. Управление сельскохозяйственной авиации, находившееся в составе Наркомата земледелия, преобразуется во Всесоюзный трест сельскохозяйственной авиации «Сельхозавиация» и передается в ведение ГУГВФ.

Во исполнение решений XVII съезда партии «О ликвидации функционалки и обеспечения конкретного руководства» 19 мая 1934 г. в соответствии с постановлением СНК СССР «О реорганизации органов управления гражданским воздушным флотом» тресты были ликвидированы, а вместо них образовано 12 территориальных управлений, которые как основные организационные и производственные звенья гражданской авиации должны были осуществлять руководство работой всех видов гражданской авиации на обслуживаемой ими территории, наделялись правами и несли обязанности по всем вопросам руководства подчиненными подразделениями и службами.

Таким образом, в 1934 г. в СССР был завершен процесс централизации управления деятельностью гражданской авиации. В соответствии с принятым ЦИК и СНК СССР в 1935 г. ВК СССР планирование работы всей гражданской авиации и гражданского воздухоплавания (кроме подразделений Главного управления Северного морского пути) осуществляло ГУГВФ

«Аэрофлот» при СНК СССР. Оно инспектировало гражданскую авиацию и гражданское воздухоплавание независимо от их ведомственной подчиненности и издавало обязательные для всех организаций и граждан правила.

Во время Великой Отечественной войны Аэрофлот в оперативном отношении был подчинен Наркомату обороны. Было сформировано несколько авиационных групп особого назначения, которые, как правило, подчинялись командующим ВВС фронтов. На ГУГВФ возлагались функции административного руководства авиагруппами и авиаотрядами, их материально-техническое обеспечение и финансирование. В 1942 г. ГУГВФ подчиняется командованию ВВС Красной Армии и на базе авиагрупп формируются отдельные полки ГВФ.

В послевоенный период была восстановлена система управления гражданской авиацией, действовавшая до войны. В 1964 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР на базе ГУГВФ при Совете Министров СССР было создано общесоюзное Министерство гражданской авиации СССР. МГА являлось специальным государственным органом, осуществлявшим руководство воздушным транспортом и выполнением авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства. МГА являлось общесоюзным министерством и действовало на основании Положения о нем, утвержденного Советом Министров СССР.

Указом Президента от 15 марта 1996 г. № 382 на базе Департамента воздушного транспорта в качестве федерального органа исполнительной власти, входящего в систему, возглавляемую Министерством транспорта РФ, была образована Федеральная авиационная служба России (ФАС).

Постановлением Правительства от 13 августа 1996 г. № 994 утверждено Положение о ФАС России. В качестве государственного полномочного органа гражданской авиации ФАС обеспечивала контроль за соблюдением на территории РФ и в районах, где ответственность за него возложена на Россию, национальных и международных требований, стандартов, норм,

правил и процедур в отрасли гражданской авиации, представляла и защищала интересы РФ при взаимодействии с полномочными органами других стран и международными организациями.

В состав ФАС из центрального аппарата Министерства транспорта были переданы Комиссия по регулированию воздушного движения (Росаэронавигация) и Генеральная дирекция по модернизации единой системы организации воздушного движения.

По поручению правительства ФАС представляла интересы России на межгосударственном уровне по вопросам, входящим в ее компетенцию, участвовала в подготовке международных договоров РФ по вопросам сотрудничества в области гражданской авиации, подписывала эти договора и осуществляла контроль за их выполнением. Именно ФАС разрабатывала проекты международных договоров (соглашений) о воздушном сообщении и сотрудничестве в области гражданской авиации, а также проводила переговоры по их заключению и устанавливала новые воздушные сообщения.

ФАС проводила аккредитацию представительств иностранных авиакомпаний, фирм, учреждений и организаций, действующих в области гражданской авиации на территории РФ.

30 ноября 1999 г. Постановлением Правительства РФ за № 1319 утверждено Положение о Федеральной службе воздушного транспорта России. Согласно Положению часть функций по регулированию международного воздушного сообщения находится в компетенции Федеральной службы воздушного транспорта России, которая «является специально уполномоченным органом, осуществляющим государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации и использования той части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов, и государственный контроль за соблюдением национальных и меж-

дународных требований, стандартов, норм, правил и процедур в гражданской авиации».

Одной из основных задач Федеральной службы воздушного транспорта России являлись государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации, в том числе за соблюдением воздушного законодательства РФ и международных договоров РФ, в целях обеспечения безопасности полетов ВС, авиационной безопасности и качества работ и услуг, а также участие в формировании и реализации государственной политики по развитию международного сотрудничества Российской Федерации в области гражданской авиации, равно как и участие в формировании и реализации государственной политики по развитию международного сотрудничества Российской Федерации в области гражданской авиации. Дополнительно к этому на нее были возложены функции согласования строительства и реконструкции объектов в пределах приаэродромной территории гражданских аэродромов, согласование размещения в зонах действия таких аэродромов зданий, сооружений и объектов, не имеющих отношения к гражданской авиации, подготовка предложений по открытию аэропортов для международных полетов и согласование с полномочными государственными органами гражданской авиации других государств маршрутов и частот полетов, типов ВС и предоставляемых емкостей, квот международных воздушных перевозок и условий их выполнения, а также представительство от имени Российской Федерации в Международной организации гражданской авиации и в других международных организациях по вопросам гражданской авиации, разработка проектов международных договоров (соглашений) о воздушном сообщении и сотрудничестве в области гражданской авиации, проведение переговоров по их заключению, выполнение при взаимодействии с иностранными авиакомпаниями и ведомствами гражданской авиации иностранных государств функций авиационных властей Российской Федерации.

Таким образом, в соответствии с действующим законодательством РФ Федеральная авиационная служба и Федеральная служба воздушного транспорта России несли ответственность за подготовку двусторонних международных соглашений для организации авиационного сообщения в рамках условий, постулированных в Чикагской конвенции по Международной гражданской авиации.

В 2000 г. приказом Министерства транспорта РФ от 1 августа 2000 г. № 85 в целях реализации постановления Правительства РФ от 25 июля 2000 г. № 560 образована Государственная служба гражданской авиации Министерства транспорта РФ (ГСГА), которая действовала с августа 2000 г. по март 2004 г.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта РФ (МТ РФ) (утверждено постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2000 г. № 1038) Государственная служба гражданской авиации (ГСГА) осуществляла следующие функции по отраслевому блоку:

- утверждала номенклатуру подлежащих обязательной сертификации видов продукции, работ (услуг), а также юридических лиц, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов ВС или авиационной безопасности;
- участвовала в установленном порядке в организации и проведении сертификации категорированных и международных аэродромов, типов их оборудования, типов наземных радиотехнических средств и комплексов радиолокации, радионавигации и радиосвязи, отдельных подсистем и компонентов, автоматизированных и неавтоматизированных систем управления воздушным движением, предназначенных для обеспечения полетов ВС по воздушным трассам, а также в осуществлении производства этого оборудования;
- участвовала в сертификации гражданских ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа, а также в процедурах признания

норм летной годности и удостоверений о годности к полетам гражданских ВС иностранного производства, импортируемого наземного авиационного оборудования; выдавала удостоверения о годности гражданских ВС к полетам (сертификаты летной годности ВС);

– вела государственные реестры гражданских ВС, аэродромов, аэропортов и сертифицированных объектов; реестры лицензий, реестры федеральных правил использования воздушного пространства и федеральных авиационных правил, утвержденных в Российской Федерации, баз и банков данных нормативных документов в области гражданской авиации, являющихся федеральными информационными ресурсами;

– осуществляла государственный контроль обеспечения безопасности полетов ВС и авиационной безопасности гражданской авиации, а также летной годности гражданских ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов во время их эксплуатации;

– участвовала в установленном Правительством РФ порядке в расследовании авиационных происшествий с гражданскими ВС на территории РФ и с гражданскими ВС РФ на территории других государств;

– организовывала и проводила расследования чрезвычайных происшествий, инцидентов и повреждений гражданских ВС на территории РФ, участвовала в расследовании таких событий с гражданскими ВС РФ на территории других государств;

– вела учет авиационных и чрезвычайных происшествий, инцидентов с гражданскими ВС и их повреждений;

– организовывала и контролировала поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов и объектов инфраструктуры гражданской авиации;

– участвовала в проведении операций по урегулированию кризисных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятель-

ность гражданской авиации, а также проводила по ним служебные расследования;

– выполняла функции государственного заказчика федеральных целевых программ развития гражданской авиации, создания и испытания авиационной и наземной техники, систем и средств организации воздушного движения, совместно с Министерством обороны РФ – программ модернизации единой системы организации воздушного движения РФ.

### **3.2. Органы исполнительной власти в области гражданской авиации**

Указ Президента РФ от 9 марта 2004 года № 314 в целях формирования эффективной системы и структуры федеральных органов исполнительной власти, в соответствии со ст. 112 Конституции РФ и Федеральным конституционным законом от 17 декабря 1997 г. № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» постановил, что в систему федеральных органов исполнительной власти входят федеральные министерства, федеральные службы и федеральные агентства, и установил что:

а) федеральное министерство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в установленной актами Президента РФ и Правительства РФ сфере деятельности. Федеральное министерство возглавляет входящий в состав Правительства РФ министр (федеральный министр);

б) федеральная служба является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, а также специальные функции в области обороны, государственной безопасности, защиты и охраны государ-

ственной границы РФ, борьбы с преступностью, общественной безопасности. Федеральную службу возглавляет руководитель (директор) федеральной службы. Федеральная служба по надзору в установленной сфере деятельности может иметь статус коллегиального органа;

в) федеральное агентство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в установленной сфере деятельности функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом и правоприменительные функции, за исключением функций по контролю и надзору. Федеральное агентство возглавляет руководитель (директор) федерального агентства. Федеральное агентство может иметь статус коллегиального органа.

Порядок взаимоотношений федеральных министерств и находящихся в их ведении федеральных служб и федеральных агентств, полномочия федеральных органов исполнительной власти, а также порядок осуществления ими своих функций устанавливаются в положениях об указанных органах исполнительной власти.

В соответствии с настоящим Указом федеральные службы и федеральные агентства находятся в ведении федеральных министерств.

Согласно Указу Президента от 9 марта 2004 г. № 314 образовано:

– Министерство транспорта и связи РФ, которому переданы функции по принятию нормативных правовых актов в установленной сфере деятельности упраздненных Министерства путей сообщения РФ, Министерства транспорта РФ и Министерства РФ по связи и информатизации;

– Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, которой переданы функции по контролю и надзору упраздненных Министерства путей сообщения РФ и Министерства транспорта РФ, а также функции по техническому надзору за спортивными судами упраздняемого Государственного комитета РФ по физической культуре и спорту;

– Федеральное агентство воздушного транспорта, которому переданы правоприменительные функции, функции по оказанию государственных



ных услуг и по управлению имуществом в сфере воздушного транспорта упраздненного Министерства транспорта РФ.

Указом Президента РФ от 20 мая 2004 г. № 649 Министерство транспорта и связи РФ преобразовано в Министерство транспорта РФ и Министерство информационных технологий и связи РФ.

Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 утверждено Положение о Министерстве транспорта РФ, которое устанавливает, что Министерство транспорта РФ осуществляет руководство и организацию деятельности Представительства РФ при Международной организации гражданской авиации и Постоянного представительства РФ при Международной морской организации, является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

На основании и во исполнение Конституции РФ, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента РФ и Правительства РФ Министерство транспорта самостоятельно принимает следующие нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности:

- правила перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов;
- правила формирования, применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов;
- формы билета, багажной квитанции и грузовой накладной в гражданской авиации;
- правила государственной регистрации и государственного учета гражданских ВС, включая порядок нанесения государственных и реги-

страционных опознавательных знаков гражданских ВС и порядок нанесения товарных знаков на гражданские ВС;

– условия обеспечения ответственности за причинение вреда третьим лицам и ВС.

Министерство транспорта РФ является юридическим лицом, имеет печать с изображением Государственного герба РФ и со своим наименованием, иные печати, штампы и бланки установленного образца, счета, открываемые в соответствии с законодательством РФ.

Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 396 утверждено Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта.

Федеральное агентство воздушного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации) и гражданской части Единой системы организации воздушного движения РФ, в том числе в области обеспечения ее функционирования, развития и модернизации.

Федеральное агентство воздушного транспорта в установленной сфере деятельности осуществляет полномочия авиационных властей в области гражданской авиации в части выполнения функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом при исполнении обязательств, вытекающих из международных договоров РФ.

Федеральное агентство воздушного транспорта находится в ведении Министерства транспорта РФ и осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Агентство организует:

- проведение обязательной сертификации аэродромов (кроме международных и категорированных), используемых в целях гражданской авиации, аэропортов, объектов Единой системы организации воздушного движения, а также юридических лиц, обеспечивающих воздушные перевозки (за исключением деятельности по обеспечению авиационной безопасности);
- использование части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов;
- обучение и повышение квалификации авиационного персонала гражданской авиации согласно перечню должностей в соответствии с требованиями законодательства РФ и международными стандартами.

Агентство осуществляет:

- аккредитацию представительств иностранных организаций, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации на территории РФ;
- согласование и подтверждение (одобрение) выполнения регулярных и нерегулярных полетов в случаях, предусмотренных международными соглашениями;
- ведение Государственного реестра гражданских аэродромов РФ и Государственного реестра аэропортов РФ;
- функции государственного заказчика федеральных целевых, научно-технических и инвестиционных программ и проектов в установленной сфере деятельности и т.п.

Федеральное агентство воздушного транспорта с целью реализации полномочий в установленной сфере деятельности имеет право:

- давать юридическим и физическим лицам разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции Агентства;
- создавать совещательные и экспертные органы (советы, комиссии, группы, коллегии) в установленной сфере деятельности.

Федеральное агентство воздушного транспорта является юридическим лицом, имеет печать с изображением Государственного герба РФ и со своим наименованием, другие необходимые печати, штампы и бланки установленного образца, счета, открываемые в соответствии с законодательством РФ.

Структура Федерального агентства воздушного транспорта приведена в табл. 1.

Таблица 1

### Организационная структура Федерального агентства воздушного транспорта

Управление производственной деятельности	Управление финансов и экономики	Управление персонала и административно-организационной работы	Управление организации воздушного движения	Управление Федерального имущества и правового обеспечения деятельности
Отдел воздушных перевозок	Финансовый отдел	Отдел кадров и учебных заведений	Отдел программ развития и организации использования воздушного пространства	Отдел управления федеральным имуществом, не подлежащим приватизации
Отдел внешних связей, аккредитации и визового обеспечения	Отдел сводного бухгалтерского учета и отчетности	Отдел делопроизводства и административно-хозяйственной деятельности	Отдел радиотехнического обеспечения и сертификации средств и систем ОВД	Отдел приватизации и управления государственными пакетами акций
Отдел аэродромов и аэропортов	Отдел статистики, прогнозирования и тарифной политики	Отдел режима, мобилизационной подготовки и гражданской обороны		Отдел правового обеспечения деятельности

Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398 утверждено Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, промышленного транспорта и дорожного хозяйства.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет в части, касающейся функций по контролю и надзору, полномочия органов, которые в международных договорах РФ выступают в качестве органов, осуществляющих необходимые меры, направленные на выполнение вытекающих из этих договоров обязательств РФ в указанной сфере.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта находится в ведении Министерства транспорта РФ.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров РФ о гражданской авиации. Осуществляет лицензирование следующих видов деятельности:

- ремонт авиационной техники;
- деятельность по техническому обслуживанию ВС;
- деятельность по ремонту ВС;
- деятельность по обслуживанию воздушного движения;
- деятельность по обслуживанию пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;
- авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе авиационные работы, выполняемые в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ.

Федеральная служба осуществляет подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала.

Проводит сертификацию:

- юридических и физических лиц, имеющих ВС на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующих указанное ВС для полетов;
- юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, и иных юридических лиц, обеспечивающих безопасность полетов ВС, в том числе в части использования надлежащего бортового и наземного авиационного оборудования;
- юридических лиц, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением авиационной безопасности;
- образовательных учреждений, осуществляющих подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала.

Федеральная служба выдает:

- лицензии и сертификаты, в том числе сертификаты (свидетельства) авиационного персонала, а также приостанавливает, ограничивает действие и аннулирует их;
- разрешения на выполнение разовых полетов ВС, если такие разрешения обусловлены особыми условиями эксплуатации ВС и необходимы для обеспечения безопасности полета.

Осуществляет в установленном порядке:

- ведение учета авиационных происшествий и инцидентов;
- признание сертификатов (свидетельств) иностранного государства, выданных лицу из числа авиационного персонала;
- проведение аттестации аварийно-спасательных служб и формирований в установленной сфере деятельности, согласование перечня организаций гражданской авиации, привлекаемых в установленном порядке к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта с целью реализации полномочий в установленной сфере деятельности имеет право:

- проверять в установленном порядке деятельность юридических и физических лиц, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность;
- организовывать проведение необходимых расследований (за исключением авиационных и дорожно-транспортных происшествий), испытаний, экспертиз, анализов и оценок, а также научных исследований по вопросам осуществления контроля и надзора в установленной сфере деятельности, участвовать в установленном порядке в проведении расследований авиационных происшествий;
- давать юридическим и физическим лицам разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции Службы;
- осуществлять контроль за деятельностью территориальных органов Службы;
- применять предусмотренные законодательством РФ меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в установленной сфере деятельности, а также меры по ликвидации последствий указанных нарушений.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является юридическим лицом, имеет печать с изображением Государственного герба РФ и со своим наименованием, иные печати, штампы и бланки установленного образца, а также счета, открываемые в соответствии с законодательством РФ.

Другим органом исполнительной власти в области гражданской авиации является Российское авиационно-космическое агентство (Росавиакосмос). Постановлением Правительства РФ от 25 октября 1999 г. № 1186 утверждено Положение о Российском авиационно-космическом агентстве.

Согласно Положению Российское авиационно-космическое агентство осуществляет реализацию государственной политики, координацию и государственное регулирование деятельности предприятий и организаций в области космической деятельности, авиационной и ракетно-космической

техники военного назначения, по гражданской авиационной технике, в области экспериментальной авиации, а также выполнение федеральной космической программы России и федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники России.

Российское авиационно-космическое агентство является государственным заказчиком по созданию и эксплуатации авиационной и космической техники научного и социально-экономического назначения, применяемой для государственных нужд, по созданию гражданской авиационной техники, федеральных целевых программ, а также совместно с Министерством обороны РФ – заказчиком авиационной и космической техники, применяемой как в научных и социально-экономических целях, так и в целях обороны и безопасности РФ, и осуществляет свою деятельность во взаимодействии с соответствующими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления.

В своей деятельности Российское авиационно-космическое агентство руководствуется Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента РФ, постановлениями и распоряжениями Правительства РФ, а также Положением о Российском авиационно-космическом агентстве.

Основными задачами Российского авиационно-космического агентства являются:

- 1) обеспечение реализации государственной политики в области исследования и использования космического пространства в мирных целях;
- 2) организация и координация работ, выполняемых ракетно-космической промышленностью по боевым ракетным комплексам стратегического назначения наземного и морского базирования, космическим системам и комплексам военного назначения (при сохранении за Министерством обороны РФ функций государственного заказчика указанной техники);



3) разработка совместно с Министерством обороны РФ, Российской академией наук, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями и представление в установленном порядке проектов федеральной космической программы России, федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники России, государственного оборонного заказа по авиационной и ракетно-космической технике и доведение их до соответствующих предприятий и организаций;

4) обеспечение совместно с Министерством обороны РФ выполнения государственного оборонного заказа, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по авиационной и ракетно-космической технике различного назначения на предприятиях и в организациях, находящихся в ведении Российского авиационно-космического агентства;

5) решение вопросов обеспечения летной годности, организация сертификации авиационной и космической техники гражданского назначения, авиационных и космических услуг, систем качества и производства, а также проведение сертификации на право управления предприятиями и организациями авиационной и ракетно-космической промышленности независимо от формы собственности.

Российское авиационно-космическое агентство в соответствии с возложенными на него основными задачами осуществляет следующие функции:

– организует совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями системные исследования по обоснованию основных направлений развития авиационной и ракетно-космической техники различного назначения и определению ее тактико-технических характеристик;

– обеспечивает совместно с Министерством обороны РФ и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти реализацию международных обязательств РФ в области авиационной и кос-

мической деятельности, развитие взаимовыгодного сотрудничества с организациями иностранных государств.

В ноябре 1991 г. Государственный совет СССР принял решение ГС-13 «Об упразднении министерств и других центральных органов государственного управления СССР». В число упраздненных государственных органов попали: Комиссия СССР по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением, Комиссия СССР по государственному надзору за безопасностью полетов (Госавианадзор СССР, в компетенцию которого входили независимое расследование авиационных происшествий и сертификация авиационной техники) и Министерство гражданской авиации СССР.

6 декабря 1991 г. Совет глав правительств государств-членов Экономического сообщества издал Постановление № 5 об образовании Межгосударственного авиационного комитета, который стал правопреемником Комиссии СССР по государственному надзору за безопасностью полетов, Комиссии СССР по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением и Министерства гражданской авиации СССР (в части согласованных договаривающимися государствами функций).

После принятия данного решения руководители двенадцати независимых государств, образованных на территории бывшего СССР, согласились с необходимостью функционирования МАК и 30 декабря 1998 г. подписали «Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» (далее – Соглашение), которым делегировали МАК определенные функции и полномочия. В начале 1992 г. президенты России, Украины, Беларуси, Узбекистана, Казахстана, а также руководители других государств-участников Соглашения издали соответствующие

указы и постановления о реализации на территориях их государств указанного выше Соглашения.

Межправительственным Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 30 декабря 1991 г. МАК определен исполнительным органом 12 государств – бывших республик Союза ССР по делегированным ими функциям и полномочиям в области гражданской авиации и использования воздушного пространства.

В России на основании ст. 79 Конституции РФ, согласно которой Российская Федерация может участвовать в межгосударственных органах и передавать им часть своих полномочий, Указами Президента РФ от 5 мая 1992 г. № 439, от 13 июня 1996 г. № 904 и Постановлениями правительства РФ от 23 апреля 1994 г. № 367 и от 8 сентября 1997 г. № 1147 МАК делегированы полномочия и ответственность федерального органа исполнительной власти РФ в области нормирования летной годности, сертификации авиационной техники и ее производства, международных аэродромов и их оборудования, независимого расследования авиационных происшествий. (Статуса федерального органа исполнительной власти МАК, как межгосударственный орган, не имеет.)

По остальным функциям в области использования воздушного пространства, регулирования авиатранспортной деятельности и другим направлениям деятельности МАК наделен не исполнительными, а координирующими функциями. Последние осуществляются им, в том числе через специальный Совет по авиации и использованию воздушного пространства государств-участников Соглашения.

Во всех государствах-участниках Соглашения полномочия и ответственность МАК также закреплены соответствующими Указами Президентов и Постановлениями правительств.

Статус МАК как уполномоченного органа в области гражданской авиации, оформленный вышеуказанными законодательными и нормативными

актами, закреплён федеральным законом от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (ст. 2, 6, 37, 48, 95, 96, 97, 98 – касательно «специально уполномоченного органа») и подтверждён Межправительственным Соглашением с США, подписанным 2 сентября 1998 г. Евгением Примаковым и Мадлен Олбрайт.

Согласно перечисленным выше Указам Президента РФ и Постановлениям правительства РФ, а также Положению о Федеральной авиационной службе России (утвержденному Постановлением правительства РФ от 13 августа 1996 г. № 994), полномочия и ответственность специально уполномоченных органов исполнительной власти в области гражданской авиации – Межгосударственного авиационного комитета и Федеральной авиационной службы РФ – строго разграничены и не пересекаются.

Полномочия и ответственность МАК и национальных органов государственного регулирования гражданской авиации в других государствах-участниках Соглашения также четко разграничены национальными законодательными и нормативными актами. Полномочия и деятельность МАК соответствуют международному праву. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) зарегистрировала МАК в числе аналогичных межправительственных организаций в области гражданской авиации: Европейской объединенной авиационной администрации и Евроконтроля, объединяющих соответственно 23 и 16 государств Европы; КОСЕСНА, объединяющей 10 государств Центральной и Латинской Америки; АСЕКНА, объединяющей 15 государств Африки. МАК также зарегистрирован в СНГ (свидетельство о регистрации от 31 декабря 1994 г. № 1).

МАК заключены соглашения (более 20) о взаимном признании деятельности в области сертификации, расследования авиационных происшествий и т.д. с ведущими авиационными государствами (Францией, Великобританией, Италией, Израилем, Бразилией, Египтом и др.). На основе соглашений МАК признан ведущими авиационными международными организациями – Меж-

дународной авиатранспортной ассоциацией (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и др.

Федеральным Законом от 14 декабря 1995 г. № 198-ФЗ, принятым Государственной Думой РФ 24 ноября 1995 г., одобренным Советом Федерации 28 ноября 1995 г., ратифицировано Соглашение между Правительством РФ и МАК об условиях его пребывания на территории РФ, в соответствии с которым Правительство РФ обеспечивает МАК условия, установленные для федеральных органов исполнительной власти и международных (межгосударственных) организаций, размещаемых на территории России (статуса дипломатического представительства МАК не имеет). МАК не является коммерческой организацией в соответствии со ст. 13 Соглашения об условиях его пребывания на территории РФ.

## **ГЛАВА 4. МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО. ПРИНЦИПЫ И ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

### **4.1. Международное воздушное право (МВП), его содержание и принципы**

**Международное воздушное право** — отрасль международного права, регулирующая отношения между субъектами международного права (государствами, международными организациями), в связи с использованием воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений и обеспечения их безопасности.

Как часть международного права, его подсистема, нормы международного воздушного права создаются и реализуются в том же порядке, что и другие нормы международного права: являясь результатом согласования

воль государств по предмету правового регулирования, они, как правило, трансформируются в национальном праве.

В своем развитии МВП прошло три этапа.

1) **Этап становления.** От появления воздушных шаров и дирижаблей в XVIII в. и начала международных полетов до принятия Парижской конвенции 1919 г. Первый этап характеризуется: возникновением специфических межгосударственных отношений, связанных с использованием воздушного пространства для полетов ВС; становлением и утверждением принципа уважения полного и исключительного суверенитета государств в воздушном пространстве, расположенном над их сухопутной и водной территориями;

2) от Парижской конвенции 1919 г. до принятия Чикагской конвенции 1944 г. Второй этап определяется развитием международных воздушных сообщений и международных полетов в коммерческих и иных целях;

3) от Чикагской конвенции 1944 г. до конца 70-х гг. Третий этап связан с бурным развитием международных воздушных сообщений и других видов использования воздушного пространства под влиянием научно-технического прогресса.

В настоящее время в связи с расширением использования воздушного пространства для ряда иных целей, чем деятельность гражданской авиации (полеты военных ВС, ракетное зондирование атмосферы, научные исследования в атмосфере, испытания оружия, пролеты космических аппаратов и др.), происходит качественное изменение в правовом режиме использования как суверенного воздушного пространства, так и открытого воздушного пространства и складывается всеобъемлющий правовой режим использования воздушного пространства в рамках двух его частей – национального и международного.

Можно полагать, что в будущем это приведет к расширению предмета правового регулирования МВП, являющегося на сегодняшний день правом

авиационным, т.е. регулирующим отношения по поводу использования средств авиации в воздушном пространстве.

Прогрессивное развитие и кодификация МВП выражаются в форме устойчивых договорных и обычно-правовых норм, главными из которых являются основные принципы международного воздушного права и нормы общих многосторонних договоров универсального характера, прежде всего Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

В настоящее время кодификационный процесс в международном воздушном праве кроме положений Чикагской конвенции охватил такие вопросы, как правила международных воздушных перевозок, ущерб в отношении третьих лиц на поверхности, борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

На региональной основе активно развиваются нормы, касающиеся обеспечения безопасности воздушной навигации. Сложились обычно-правовые нормы, относящиеся к транзитному пролету над международными проливами, перекрываемыми территориальными водами, и архипелажному пролету, которые кодифицированы в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Прогрессивно развиваются нормы, связанные с полетами в открытом воздушном пространстве за пределами международных воздушных трасс и т.п.

Происходит также прогрессивное развитие норм правового режима различных частей воздушного пространства в направлении общего, единого правопорядка в его использовании при различных видах деятельности.

В настоящее время основную роль в процессе прогрессивного развития и кодификации МВП играет Юридический комитет ИКАО, который обобщает практику соответствующих международных отношений и подготавливает проекты конвенций в области МВП.

Принципы международного воздушного права – руководящие начала, основополагающие отраслевые нормы, служащие системообразующим

фактором этой отрасли международного права, определяющие содержание и характер применения всех других норм международного воздушного права.

В международном воздушном праве сложились следующие основные принципы:

– **принцип уважения полного и исключительного суверенитета государств в воздушном пространстве в пределах их территории** выражает общее свойство государственного суверенитета; верховенство государства на всей своей территории и независимость в международных отношениях;

– **принцип свободы открытого воздушного пространства**, означающий, что такое пространство не подчинено суверенитету какого-либо государства, не состоит под чьей-либо верховной властью, не подлежит присвоению государствами и находится в их равном и общем пользовании;

– **принцип обеспечения безопасности полетов**, содержащих «иностранный элемент». Этот принцип под влиянием объективных закономерностей в развитии правового режима воздушного пространства пришел на смену принципу обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Под «иностранным элементом» имеется в виду летательный аппарат, безопасность которого является объектом правовой охраны, принадлежащий иному государству, чем органы (органы управления воздушным движением) или объекты (ВС, другие летательные аппараты), действия которых могут влиять на безопасность полета данного летательного аппарата.



## **4.2. Источники международного воздушного права**

### **4.2.1. Понятие «источники международного воздушного права»**

Под источниками международного воздушного права понимаются те юридические формы, с помощью которых создаются, устанавливаются и закрепляются нормы этого права.

Источниками международного воздушного права служат лишь те юридические формы, в которых находит свое выражение согласование позиций государств. В области отношений и сотрудничества государств по самым различным и многообразным вопросам международных воздушных сообщений соглашение между государствами реализуется, как правило в двух формах – международном договоре и обычае. Поэтому основными источниками международного воздушного права являются международный договор и обычай.

Научно-технический прогресс весьма интенсивно порождает необходимость быстрого и довольно частого изменения устаревших или же создания совершенно новых правил, касающихся технико-организационных вопросов в особенности в области международной авиации.

В связи с этим возникла необходимость создания упрощенной процедуры достижения договоренности между государствами относительно установления или изменения стандартов и рекомендаций в данной области. С этой целью многие международные организации, в том числе ИКАО, были наделены правом разрабатывать и принимать технические и административные регламенты. В рамках ИКАО эту функцию осуществляет Совет ИКАО. Регламенты, одобренные Советом ИКАО, становятся обязательными для государства-члена ИКАО только в том случае, если оно дало на это согласие путем той особой процедуры принятия государствами регламентов, которая предусмотрена в Уставе ИКАО.

## 4.2.2. Международный договор как основной источник международного воздушного права

**Международный договор** – явно выраженная юридическая форма достигнутого между субъектами международного воздушного права (главным образом между государствами) соглашения о создании или изменении определенного правила в качестве нормы международного воздушного права.

В международном воздушном праве существуют различные наименования такого соглашения: договор, конвенция, соглашение, протокол к конвенции, обмен нотами и т.д. Различие в названиях не влияет на нормоустанавливающий характер этих документов. Международному воздушному праву известны как многосторонние договоры, в которых участвуют все или почти все государства, так и двусторонние.

Главным кодификационным актом в МВП является Чикагская конвенция 1944 г. В нормативную систему публичного МВП входят также Соглашение о международном воздушном транспорте 1944 г., Токийская конвенция 1963 г., Гагская конвенция 1970 г., Монреальская конвенция 1971 г. и региональные соглашения о создании международных организаций – Евроконтроль, КОКЕСНА, АСЕКНА и др.

Основные документы в области международного воздушного частного права следующие: Варшавская конвенция 1929 г., Гагский протокол 1955 г., Гвадалахарская конвенция 1961 г., Гватемальский протокол 1971 г., Монреальские протоколы № 1, 2, 3, 4 1975 г., Римская конвенция 1952 г., Монреальский протокол 1978 г., Конвенция о международном признании прав на воздушное судно 1948 г.

Кроме многосторонних соглашений, государства заключают большое число двусторонних соглашений по конкретным вопросам, касающимся установления международных воздушных сообщений, регулирования воздушного движения, таможенных правил, удостоверений о летной годности,

авиатранспортных перевозок, свидетельств летного состава, ликвидации двойного налогообложения, поиска и спасания ВС, упрощения административных формальностей, борьбы с угоном самолетов, технического сотрудничества, аренды ВС.

К числу договорных источников международного воздушного права относятся также договоры государств с международными организациями. Как правило, в таких договорах регулируются вопросы предоставления технической помощи (использования для этих целей фондов ИКАО и ООН), а также привилегий и иммунитетов международной авиационной организации на территории конкретного государства. Первая категория договоров наиболее многочисленна и чаще всего носит двусторонний характер. Иногда государства заключают такие соглашения со многими организациями одновременно. Подобные соглашения определяют взаимные права и обязанности международной организации и соответствующего государства относительно объема помощи и вида помощи, содействия в ее реализации и т.д.

Договорной практике в области МВП известны также соглашения международных организаций между собой по вопросам, относящимся к деятельности гражданской авиации. Например, соглашения Международного агентства по атомной энергии с ИКАО об административном сотрудничестве или ИКАО с ООН по пенсионным фондам, по административному трибуналу и т.п., такие соглашения являются многосторонними; соглашения о технической помощи – двусторонними.

С повышением роли и значения гражданской авиации в политическом, коммерческом, оборонном и других отношениях установление и регулирование международных воздушных сообщений полностью переносится в рамки межправительственных соглашений – основных источников международного воздушного права.

### 4.2.3. Обычай в международном воздушном праве

Считается, что обычай занимает незначительное место в международном воздушном праве в отличие, например, от международного морского права. Нередко они существуют наряду с договорными нормами аналогичного содержания, иными словами, отдельные международно-правовые нормы могут носить смешанный характер, представляют собой своего рода обычно-договорные нормы.

В первую очередь это касается принципа суверенитета государств над воздушным пространством над своей территорией. Не вызывает сомнения, что до закрепления данного принципа в Парижской конвенции 1919 г. складывалась обычная международно-правовая норма аналогичного содержания. Последующее договорное закрепление указанного принципа, в частности в Чикагской конвенции 1944 г., не снимает вопрос о его параллельном обычно-правовом существовании. Согласно Чикагской конвенции, принцип суверенитета над воздушным пространством признается за всеми государствами. Государства-неучастники Чикагской конвенции также руководствуются этим принципом, применяя его в обычно-правовом порядке.

Второй обычай в международное воздушное право – сохранение государством за пределами его территории юрисдикции в отношении ВС, занесенного в реестр данного государства. В ряде случаев на установление юрисдикции могут претендовать и другие государства (государства эксплуатанта, гражданства пассажира, командира ВС и т.д.), и тогда возникает вопрос о конкурирующей юрисдикции. Однако юрисдикция государства регистрации презюмируется с самого начала, и любое судебное решение в отношении применения юрисдикции другого государства не может поколебать обычно-правового принципа «основной юрисдикции» государства регистрации ВС. Некоторые международные соглашения (Токий-

ская конвенция 1963 г., Гаагская конвенция 1970 г. Монреальская конвенция 1971 г.) устанавливают фактически принцип конкурирующей юрисдикции. Но, во-первых, число таких договоров невелико, во-вторых, многие государства не являются участниками соответствующих договоров.

Третьим общепризнанным обычаем в международном воздушном праве является обычай помощи ВС, терпящим бедствие, в том числе признание за ними права несанкционированного влета в пределы иностранной государственной территории. Существуют и договорные нормы по данному вопросу, содержащиеся как в немногочисленных двусторонних, так и в одном многостороннем соглашении. В основном же подобные вопросы регулируются в международном воздушном праве обычным путем. Содержащиеся в Приложении 12 к Чикагской конвенции 1944 г. и в других документах ИКАО стандарты по вопросам поиска и спасания носят исключительно технический характер.

Некоторые правила, применяемые при регулировании полетов, являются нормами международной вежливости. Так, ВС глав правительств, важных делегаций и т.д., как правило, предоставляется приоритет в отношении передвижения и маневрирования в воздушном пространстве. Нередко в целях обеспечения такого приоритета в конкретном районе ограничивают или полностью приостанавливают полеты других самолетов. Национальные подзаконные акты содержат конкретные инструкции в этом отношении. Указанная практика не может выступать в качестве международного обычая, поскольку она не признана государствами в качестве юридически обязательной, в качестве нормы права.

#### **4.2.4. Чикагская конвенция 1944 года – основной источник международного воздушного права**

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) – подписана 7 декабря 1944 г. на конференции в Чикаго с участием 52 государств (без СССР) состоит из преамбулы и четырех частей, включающих 22 главы и 96 статей. Для понимания основного назначения Конвенции важное место имеет преамбула, в которой, в частности, говорится о том, что страны заключили настоящую Конвенцию для того, «чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично».

Основными принципами Чикагской конвенции, изложенными в первой главе части I «Аэронавигация» являются:

- полный и исключительный суверенитет каждого государства над воздушным пространством над своей территорией;
- обязательство договаривающихся государств не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с духом и целями Конвенции;
- применение Конвенции только к гражданским ВС в отличие от государственных ВС, используемых на военной, таможенной и полицейских службах;
- обязательство договаривающихся государств при установлении правил для своих государственных ВС обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских ВС.

В других пяти главах части I Конвенции приведены основные положения, регламентирующие права и обязанности государств при выполнении регулярных международных воздушных сообщений и нерегулярных полетов;

правила государственного контроля и обслуживания ВС в аэропортах и меры содействия аэронавигации; требования и условия, которым должны отвечать ВС, а также определяется порядок принятия международных авиационных регламентов и их признания государствами, требования к отметкам в удостоверениях о годности к полетам и свидетельствах членов экипажа, условия признания их действительными.

Часть II Конвенции «Международная организация гражданской авиации», состоящая из 7 глав и 24 статей предусматривает создание Международной организации гражданской авиации (ИКАО), является уставным документом этой организации: определяет ее название, цели, правоспособность, процедурные вопросы деятельности рабочих органов и их функции.

Часть III Конвенции «Международный воздушный транспорт» включает 3 главы и 13 статей, в которых рассмотрены основные вопросы международных воздушных перевозок: обязанность предоставления информации и отчетов о деятельности авиапредприятий, установления государствами маршрутов полетов, аэропортов и аэронавигационных средств и их усовершенствование, возможность организации международных воздушных линий совместной эксплуатации и пульных сообщений.

В части IV Конвенции «Заключительные положения», состоящей из 6 глав и 17 статей, оговорены договорно-правовые условия подписания и регистрации соглашений в области гражданской авиации, порядок разрешения споров между государствами, порядок принятия приложений к Конвенции и поправок к ней, а также положения, касающиеся ратификации, вступления в силу и изменения Конвенции и присоединения к ней других государств.

## 4.2.5. Регламенты международных авиационных организаций

ИКАО и другие международные авиационные организации принимают большое количество юридических актов, унифицирующих правила полетов, требования к авиационному персоналу, к нормам летной годности ВС и т.п. Эти документы носят различное название и содержат различные правила (стандарты, рекомендуемую практику, процедуры и т.д.), которые объединены понятием **регламенты**. Обычно это технические регламенты. Встречаются также регламенты организационного и административного плана, в которых предусматриваются права и обязанности государств по вопросам обеспечения регулярности, экономичности и безопасности международного воздушного транспорта.

В соответствии со ст. 37 Чикагской конвенции государства-члены ИКАО обязались сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации в отношении ВС, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью ИКАО наделена правом принимать и по мере необходимости время от времени изменять стандарты, рекомендации и процедуры.

Под стандартом ИКАО понимается любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летно-техническим характеристикам, персоналу ВС или правилам, единообразное применение которых признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будет соблюдаться государствами-членами ИКАО. В случае невозможности соблюдения стандарта Совету ИКАО в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со ст. 38 Конвенции.



**Рекомендуемая практика** – это любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летно-техническим характеристикам, персоналу ВС или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать государства-члены ИКАО согласно Чикагской конвенции.

Таким образом, стандарты и рекомендуемая практика отличаются друг от друга только силой своего обязательного воздействия на государство.

Внедрение принятых ИКАО стандартов и рекомендаций в национальную практику гражданской авиации всех государств является сложной, трудоемкой и зачастую дорогостоящей задачей, поэтому стандарты и рекомендуемая практика оформляются в виде приложений к Чикагской конвенции 1944 г., которые принимаются Советом ИКАО и по своей юридической природе являются вспомогательными источниками международного воздушного права.

В настоящее время действует 18 приложений:

Приложение 1. **«Выдача свидетельств авиационному персоналу»** определяет требования к квалификации, необходимые для получения свидетельств членов экипажа ВС и наземного персонала, устанавливает требования для получения этих свидетельств.

Приложение 2. **«Правила полетов»** определяет общие правила полетов в целях обеспечения их безопасности, правила визуальных полетов (ПВП), правила полетов по приборам (ППП).

Приложение 3. **«Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации»** определяет требования к метеорологическому обслуживанию международной аэронавигации и органам, обеспечивающим это обслуживание.

Приложение 4. **«Аэронавигационные карты»** определяет требования к аэронавигационным картам, необходимым для выполнения международных полетов ВС.

Приложение 5. **«Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях»** определяет размерность единиц, используемых для двухсторонней связи ВС с землей. В этом приложении приводится таблица единиц измерения, применяемых в ИКАО.

Приложение 6. **«Эксплуатация воздушных судов»** определяет минимальные требования к выполнению полетов при регулярном и международном воздушном сообщении, а также по производству любых полетов авиации общего назначения (за исключением выполнения работ). Состоит из двух частей:

- Часть I. «Международный коммерческий воздушный транспорт»;
- Часть II. «Международная авиация общего назначения»

Приложение 7. **«Государственные и регистрационные знаки воздушных судов»** определяют минимальные требования к маркировке для указания принадлежности и регистрационных знаков судов, а также порядок регистрации и свидетельств на ВС.

Приложение 8. **«Летная годность воздушных судов»** определяет минимальный уровень летной годности ВС, который необходим для признания государствами-членами ИКАО сертификатов летной годности других государств, ВС которых выполняют полеты над территорией этих государств или над их территориальными водами.

Приложение 9. **«Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках»** определяет требования в отношении упрощения паспортно-визового и санитарно-карантинного контроля, формальностей при въезде, выезде и транзите пассажиров, а также порядка оформления прибытия и убытия ВС.

Приложение 10. «**Авиационная электросвязь**» определяет требования к посадочным и трассовым радионавигационным средствам, а также рассматривает системы связи и порядок использования радиочастот.

Состоит из двух томов:

- Том I "Средства связи":
  - а) Часть 1. «Оборудование и системы»;
  - б) Часть 2. «Распределение радиочастот».
- Том II. "Процедуры связи".

Приложение 11. «**Обслуживание воздушного движения**» определяет общие требования к обслуживанию воздушного движения, виды обслуживания воздушного движения, требования к диспетчерскому и полетно-информативному обслуживанию воздушного движения, аварийному оповещению, к делению воздушного пространства на верхнее и нижнее, потребность в средствах и каналах, объему метеорологической информации, порядку обозначения воздушных трасс, маршрутов входов и выходов (SID и STAR).

Приложение 12. «**Поиск и спасание**» устанавливает принципы создания и работы служб поиска и спасания договаривающегося государства, а также организации взаимодействия с аналогичными службами соседних государств, порядок и сигналы, оформление документов, права и обязанности должностных лиц при проведении поиска.

Приложение 13. «**Расследование летных происшествий**» устанавливает общие принципы расследования авиационных происшествий, ответственности и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставления информации об авиационных происшествиях, состав комиссий, их полномочия, составления отчетов о расследовании.

Приложение 14. «**Аэродромы**» содержит Стандарты и Рекомендации, определяющие требования к физическим характеристикам аэродромов и оборудованию, которое должно быть обеспечено на аэродромах, используемых для международного воздушного сообщения.

Приложение 15. **«Службы аэронавигационной информации»** определяет общие требования к аэронавигационной информации, функции органов, обеспечивающих эту информацию, требования к формам представления аэронавигационной информации, таким как АИП и НОТАМ.

Приложение 16. **«Охрана окружающей среды»** состоит из двух томов. В первом томе «Авиационный шум» устанавливаются общие требования к максимально допустимым уровням шума самолетов при сертификации ВС по шуму, условия выдачи сертификатов летной годности, излагаются эксплуатационные методы снижения шума; во втором томе «Эмиссия авиационных двигателей» устанавливаются нормы и требования по вопросам топлива при сертификации авиадвигателей по эмиссии, другие необходимые технические условия.

Приложение 17. **«Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»** устанавливает стандарты и рекомендации в отношении административных и организационных мер пресечения актов незаконного вмешательства, а также в отношении разработки и осуществления программы безопасности для международных аэропортов и эксплуатантов ВС.

Приложение 18. **«Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»** содержит классификацию опасных грузов, ограничения при их перевозке по воздуху, устанавливает требования к упаковке и маркировке грузов, обязанности грузоотправителя и авиаперевозчика.

Помимо приложений и рекомендуемой практики существуют два вида документов в области аэронавигации, которые не имеют статуса стандартов и рекомендаций, но их использование государствами способствует безопасной и эффективной эксплуатации воздушного транспорта. Это «Правила аэронавигационного обслуживания» (ПАНС), которые разрабатываются на специализированных совещаниях ИКАО. В настоящее время действуют следующие ПАНС, одобренные Советом:

- «Сокращения и коды ИКАО» (Док. 8400);
- «Производство полетов воздушных судов» (Док. 8168);
- «Правила полетов и обслуживания воздушного движения» (Док. 4444).

«Дополнительные региональные процедуры» (Док. 7030), сокращенно именуемые (СУППС), разрабатываются на региональных совещаниях ИКАО.

По мере разработки новых стандартов и рекомендаций в соответствующие приложения и ПАНС вводятся изменения или дополнения в виде поправок.

### **4.3. Международные организации гражданской авиации, их цели и задачи (ИКАО, ИАТА, ЕКАК, КОКЕСНА, АСЕКНА)**

Международные авиационные организации (МАО) – постоянные объединения международного характера в области авиации, созданные, как правило, на основе международного договора или решения международной конференции. Они создаются в целях согласования деятельности международной гражданской авиации, представляющих интерес для их членов, развития международного сотрудничества в соответствующей области, защите прав и интересов их членов. Сфера деятельности, цели и задачи каждой МАО определяются ее учредительным документом, регламентирующим структуру организации, характер ее деятельности, порядок принятия решений, членство, источники финансирования и т.п.

По кругу участников МАО делятся на универсальные (ИКАО) и региональные (Европейская конференция гражданской авиации – ЕКАК, Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации –

Евроконтроль; Африканская комиссия гражданской авиации – АФКАК; Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре – АСЕКНА; Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации – КОКЕСНА; Латиноамериканская комиссия гражданской авиации – ЛАКАК; Совет гражданской авиации арабских государств – КАКАС).

В зависимости от того, кто является членами организации – государство или юридические и физические лица, – различают межправительственные и неправительственные МАО. К первым относятся все выше перечисленные организации, ко вторым – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный союз авиационных страховщиков (ИЮАИ), Международная федерация аэронавтики (ФАИ), Институт воздушного транспорта (ИТА), Международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА) и др. Все указанные неправительственные организации являются универсальными организациями.

**Международная организация гражданской авиации (ИКАО)** – специализированное учреждение ООН, являющееся центром организации и координации международного сотрудничества государств по всем аспектам деятельности гражданской авиации на международной арене. СССР являлся ее членом с 1970 г. Учредительный акт ИКАО – Конференция о международной гражданской авиации 1944 г., в текст которой включены положения, составляющие Устав ИКАО.

Цели организации состоят в разработке принципов и методов международной аэронавигации, унификации ее правил и содействии планированию и развитию воздушного транспорта. Ее деятельность в области воздушного транспорта осуществляется главным образом путем сбора статистических данных о перевозках, выполняемых национальной гражданской авиацией государств-членов, и их объеме, а также разработки стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Организация оказывает техническую помощь в создании наземных аэронавигационных средств и служб, не-

обходимых для обеспечения воздушного движения, безопасности полетов, организации и управления гражданской авиации, в подготовке летного и технического персонала.

В юридической области деятельность ИКАО заключается в принятии поправок к Чикагской конвенции 1944 г. по международному праву, мирном разрешении споров между государствами-членами, арбитражном разбирательстве, регистрации международных соглашений по воздушному праву и др.

**Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК)** – создана в апреле 1954 г. на конференции, созванной по инициативе Европейского совета и при поддержке ИКАО в Страсбурге. В 1955 г. на 1-й сессии ЕКАК были приняты Регламент и ее Устав. Членами ЕКАК являются Австрия, Бельгия, Великобритания, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Люксембург и т.п. Вступление в ЕКАК других европейских государств может осуществляться только с общего согласия всех ее членов. Местонахождение организации – Страсбург (Франция).

Цель ЕКАК – изучать проблемы воздушного европейского транспорта, содействовать координации его работы и более эффективному использованию и развитию, способствовать нормальной деятельности ИКАО. Высший орган ЕКАК – Пленарная комиссия, в работе которой могут участвовать все государства-члены организации, которыми раз в три года избирается президент и вице-президенты и председатели постоянных комитетов, определяется рабочая программа и утверждается бюджет организации на последующие 3 года.

ЕКАК собирает и анализирует статистические данные о воздушном транспорте в Европе и проводит исследования о перспективах его развития. Способствовала разработке Многостороннего соглашения о коммерческих правах при нерегулярных международных воздушных сообщениях в Европе в 1956 г., выработала положение Типового соглашения о воздушном сообщении, подготовила большое число рекомендаций по упрощению формальностей при оформлении пассажиров, багажа, грузов.

В технической области ЕКАК осуществляет систематизацию и стандартизацию требований к новому авиационному оборудованию, в том числе к системам аэронавигации и связи, изучает вопросы безопасности полетов и борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В этой области организация также содействовала выработке Многостороннего соглашения о сертификации норм летной годности на импортируемые ВС 1960 г.

ЕКАК тесно сотрудничает с ИКАО и широко пользуется услугами Секретариата ИКАО. По своей юридической природе является международной межправительственной региональной организацией с ограниченными полномочиями.

**Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)** – региональная авиационная организация, призванная обеспечивать регулярность и безопасность полетов ВС над территориями государств-членов. АСЕКНА образована на основании конвенции о создании организации, уполномоченной управлять оборудованием и службами, предназначенными обеспечивать безопасность воздушной навигации в Африке и на Мадагаскаре, подписанной 12 декабря 1959 г. 12 африканскими государствами и Францией.

Другие цели АСЕКНА – предоставление полетной и технической документации, информации о перевозках; управление полетами ВС; контроль за воздушным движением; передача метеорологической информации самолетам, как находящимся в полете, так и приближающимся к аэропортам или заходящим на посадку на аэродромы, указанные в приложении к конвенции. Зона обслуживания АСЕКНА – примерно 1/5 территории Африки. Для осуществления своих целей и задач АСЕКНА использует оборудование и аэронавигационные средства, предоставленные в его распоряжение государствами-членами. Штаб-квартира Агентства – Дакар (Сенегал).



**Центральноамериканская корпорация по обслуживанию авиации (КОКЕСНА)** – региональная авиационная организация, создана на основе конвенции, подписанной 24 февраля 1960 г. в Гондурасе. Членами КОКЕСНЫ являются: Коста-Рика, Гватемала, Гондурас, Никарагуа, и Сальвадор. Местопребывания организации – Тегусигальпа (Гондурас).

КОКЕСНА обладает монополией над службами обслуживания и управления воздушным движением, воздушной связью и воздушной навигацией над территорией государств-членов.

В функции КОКЕСНА входят разработка на основе международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО предложений по унификации национальных регламентов, регулирующих воздушную навигацию, а также координация исследований по изучению научно-технического прогресса в области обслуживания воздушного движения в целях разработки предложений по внесению поправок в региональный авиационный план ИКАО. При выполнении своих функций КОКЕСНА может давать командирам ВС любые необходимые инструкции, которые ими должны выполняться.

**Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)** – неправительственная международная организация, членами которой являются более 140 авиационных предприятий разных стран. Ассоциация создана в 1945 г., местонахождение ее штаб-квартиры – Монреаль. Является правопреемницей Международной ассоциации воздушных перевозок, существовавшей с 1919 г. до 2-ой мировой войны.

Основными целями ИАТА, согласно ее Уставу, являются содействие развитию безопасного регулярного и экономичного воздушного транспорта в интересах народов мира, поощрение авиационной коммерческой деятельности и изучение связанных с этим проблем.

Высший орган ИАТА – ежегодное Общее собрание. Большую роль в деятельности ИАТА играют Региональные конференции по перевозкам (зо-

нальные и межзональные), которые собираются два раза в год. Весь земной шар поделен ИАТА на три зоны: 1-я – страны Америки, 2-я – Европа и Африка, 3-я – Азия (кроме Ближнего Востока), Австралия и Океания.

ИАТА разрабатывает рекомендации по уровню, построению и правилам применения тарифов, единые общие условия перевозок, в том числе стандарты обслуживания пассажиров, ведет работу по обобщению и распространению экономического и технического опыта эксплуатации авиалиний, включая стандартизацию и унификацию перевозочной документации и коммерческих соглашений, согласованию расписаний и т.п. Фактически обязательную силу имеют только решения ИАТА по техническим вопросам. Решения по экономическим и финансовым вопросам носят характер рекомендаций и могут быть отклонены правительствами стран, авиапредприятия которых входят в ИАТА. За выявленные инспекторами ИАТА нарушения авиапредприятия-члены могут быть подвергнуты таким санкциям, как предупреждение, выговор, штраф до 50 тыс. долларов, и даже исключены из ИАТА. ИАТА имеет консультативный статус при ЭКОСОС и сотрудничает со многими международными организациями.

## **ГЛАВА 5 . ПРАВОВОЙ СТАТУС ВОЗДУШНОГО СУДНА**

### **5.1. Понятие «воздушное судно»**

Термин «воздушное судно» был введен в обиход в начале XX в. в связи с возникновением и развитием авиации. В этот период наряду с первыми летательными аппаратами – воздушными шарами – совершали полеты самолеты, планеры, дирижабли, технические и правовые аспекты аэронавигации и эксплуатации которых во многом совпадали. Стало очевидным, что в системе транспортных средств возникла новая разновидность – группа летательных аппаратов, обладающих общими характеристиками и вызы-

вающих необходимость их обозначения единым термином. Таковым явился термин «воздушное судно», определение которого было впервые дано в Парижской конвенции 1919 г. В его основу было положено аэродинамическое свойство летательного аппарата «держаться в атмосфере за счет реакции воздуха».

**Воздушное судно** – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. В соответствии с данным определением, которое закреплено в Приложении 7 к Чикагской конвенции 1944 г. и в национальном законодательстве многих стран (напр., в ст. 32 Воздушного кодекса РФ), из разряда ВС исключаются ракеты, космические аппараты, суда на воздушной подушке. В 1981 г. Совет ИКАО принял поправку к Приложению 7, в соответствии с которой к ВС не относятся метеорологические шары и беспилотные неуправляемые аэростаты без полезного груза.

Таким образом, в международном воздушном праве подход к определению понятия «воздушное судно» можно считать устоявшимся, что нельзя сказать о национальном законодательстве, отличающемся в данном вопросе заметным разнообразием.

В отдельных странах законодатель не прибегает к определению ВС, а использует метод перечисления. Согласно законодательству некоторых стран, для того чтобы летательный аппарат считался ВС, необходимо, чтобы он был способен самостоятельно подниматься в воздух и перемещаться в нем (Дания) или был годен и предназначен для транспортировки лиц и грузов (Италия, Япония, Польша).

Определение «воздушное судно» имеет особо важное значение для разрешения правовых вопросов, связанных с деятельностью гражданской авиации. Потребность в уточнении того, что следует понимать под ВС, возникла еще со времени первых полетов. В современных же условиях, когда ВС осуществляют внутренние и международные перевозки, важно,

чтобы такое определение отражало те свойства, которые наиболее характерны для ВС. Это и является основной целью включения определения понятия «воздушное судно» в национальные законы, регулирующие полеты летательных аппаратов, с тем, чтобы указать, к каким летательным аппаратам применяются эти законы, а к каким нет.

Чикагская конвенция (ст. 3) предусматривает деление ВС на гражданские и государственные. В основу такого деления положен субъект пользования и назначение судна. ВС, используемые органами власти для военной, таможенной и полицейской служб, относятся к государственным, все остальные – к гражданским.

**Воздушное судно государственное**, согласно ст. 3 Чикагской конвенции 1944 г., – ВС, используемое на военной, таможенной и полицейской службе.

В международных соглашениях по воздушному праву, как правило, оговаривается их неприменимость к государственным ВС. В национальном праве зачастую отсутствует деление ВС на гражданские и государственные (как, например, в РФ). Квалификация ВС в качестве государственных может производиться на основе двух критериев: предназначенности или использования для «государственных» целей, а также нахождения на службе военных, таможенных и полицейских органов. Все многосторонние договоры универсального характера в международном воздушном праве не распространяют свое действие на государственные ВС. Тем не менее интересы безопасности полетов диктуют необходимость соблюдения некоторых общих правил как гражданскими, так и государственными ВС. В настоящее время такие правила складываются на обычно-правовой основе в отдельных частях воздушного пространства с ориентацией полетов государственных ВС на правила полетов, которыми руководствуются гражданские ВС.

**Воздушное судно гражданское** – это ВС, занесенное в реестр гражданских ВС того или иного государства, используемое в целях воздушных перевозок, авиационных работ, оказания медицинской помощи населению и

проведения санитарных мероприятий, осуществления экспериментальных и научно-исследовательских работ, учебных, культурно-просветительных и спортивных мероприятий, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ и оказания помощи в случае стихийных бедствий.

Отсутствие одного из двух указанных критериев (цели использования и занесения в реестр) не позволяет рассматривать ВС в качестве гражданского. Например, привлечение военных самолетов для поисково-спасательных работ в мирное время не превращает их в гражданские ВС. В свою очередь, официальное привлечение ВС, занесенного в указанный реестр, для «негражданских» целей лишает его статуса гражданского ВС.

**Воздушное судно иностранное** – ВС, занесенное в реестр ВС иностранного государства. В случае сдачи ВС в аренду авиационному предприятию иностранного государства для этого авиапредприятия ВС остается иностранным, даже если оно постоянно, на весь период аренды, используется исключительно государством арендатора.

ВС не является «летающей территорией» государства. Оно может лишь приравниваться к такой территории в целях применения к нему некоторых международных документов. Иностранное ВС полностью подчиняется законам и правилам, действующим на территории государства, где выполняется полет.

Правовое положение ВС устанавливает: право собственности на ВС; порядок их государственной регистрации; обозначения, наносимые на ВС; требования к летной годности ВС, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия авиации; порядок допуска ВС к эксплуатации; требования по сертификации ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов; порядок присвоения позывного радиосигнала; ограничения в праве пользования ВС.

## **5.2. Национальная (государственная) принадлежность и регистрация воздушных судов**

В основе международно-правового статуса ВС лежит его национальная, т.е. государственная принадлежность. Под этим понимается регистрация ВС в соответствующем государстве в соответствии с его законами и правилами. В результате этого ВС приобретает национальную принадлежность. Государство, в реестр которого занесено ВС, согласно Чикагской конвенции возлагает на себя определенные обязательства. На борту ВС обязательно должно находиться свидетельство, подтверждающее регистрацию ВС (ст. 29). Такое судно может иметь регистрацию не более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому, которая производится в соответствии с законами и правилами определенного государства (ст. 18, 19).

Кроме того, государство, национальную принадлежность которого имеет ВС, должно обеспечить:

1) чтобы такое ВС соответствовало принятым этим государством национальным нормам летной годности или нормам летной годности, установленным стандартами ИКАО;

2) чтобы управление ВС доверялось членам экипажа, имеющим соответствующую летную подготовку, подтверждаемую соответствующими свидетельствами о квалификации;

3) чтобы при полетах такого ВС над иностранной территорией соблюдались правила иностранного государства о влете и вылете с его территории, порядок въезда, выезда, ввоза и вывоза пассажиров, грузов и почты.

Государство имеет право в отношении ВС, имеющего его национальную принадлежность, принимать разрешенные международным правом меры защиты на территории других государств и обеспечение его безопасности людей и сохранности перевозимых в нем грузов и почты.

ВС лишается национальной принадлежности: а) в случае списания и б) его передачи другому государству и исключения его из государственного реестра.

В каждом государстве ВС заносятся в соответствующий реестр. Согласно ст. 3 ВК РФ, ВС, предназначенные для выполнения полетов, подлежат обязательной регистрации в Государственном реестре гражданских ВС РФ с выдачей свидетельств о государственной регистрации. Данные о гражданских ВС включаются в реестр гражданских ВС РФ при наличии сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам). Государственная регистрация гражданских ВС РФ – документальное подтверждение государственным органом РФ распространения юрисдикции государства на данный экземпляр ВС с вытекающими из этого обязательствами собственника, эксплуатанта и государства в соответствии с требованиями ВК и Правилами государственной регистрации гражданских ВС РФ, утвержденными приказом Министерства транспорта РФ от 12 октября 1995 г. № ДВ-110.

Занесение судна в реестр имеет определенное юридическое значение. Гражданское ВС, зарегистрированное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации. Ведение Государственного реестра гражданских ВС РФ возлагается на специально уполномоченный орган в области гражданской авиации. Занесение в реестр облегчает также контроль за эксплуатацией.

Предприятие, осуществляющее эксплуатацию ВС (владелец, эксплуатант), несет ответственность за соответствие находящегося у него регистрационного свидетельства фактическому состоянию судна. В двухсторонних соглашениях о воздушном сообщении, заключаемых РФ с иностранными государствами, обычно содержится правило о взаимном признании свидетельств о регистрации, выданных другой стороной.

При включении данных о гражданском ВС в Государственный реестр гражданских ВС РФ этому ВС присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на ВС.

На гражданское ВС помимо государственного и регистрационного опознавательных знаков должно наноситься изображение государственного флага РФ, могут наноситься изображение флага субъекта РФ, а также товарные знаки – символы, надписи, эмблемы и иные зарегистрированные в установленном законодательством РФ порядке знаки.

### **5.3. Право собственности на воздушные суда**

Права на ВС – это основанные на законе или договоре различные имущественные права (собственности, владения, оперативного управления, аренды, залога и т.п.) государств, их юридических или физических лиц на гражданское ВС, находящееся в эксплуатации.

Вопросы права собственности на ВС регулируются, главным образом нормами внутреннего права каждого государства. Ст. 130 Гражданского кодекса РФ относит подлежащие государственной регистрации ВС к недвижимым вещам. Поэтому в соответствии с п. 9 ст. 33 ВК государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на ВС, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на ВС и сделок с ним осуществляются в соответствии со ст. 131 Гражданского кодекса РФ.

Всякого рода ограничения в праве пользования гражданскими ВС (привлечение к воздушным перевозкам для государственных нужд, временное изъятие гражданских ВС и иные ограничения) по ст. 39 ВК РФ допускается в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения.

Законодательство РФ допускает возможность продажи или передачи ВС иностранному государству, иностранным юридическим лицам или



иностранным гражданам. Такая продажа или передача является внешне-торговой сделкой и на нее распространяются общие правила о внешне-торговых операциях.

ВС, как и другие транспортные средства, по своему характеру относятся к категории движимых вещей. С точки зрения положений международного частного права это означает, что если право собственности на движимую вещь возникло по закону ее местонахождения, то оно не может прекратиться в силу перемещения вещи в другую страну.

В ст. 1207 Гражданского кодекса РФ установлено, что к праву собственности и иным вещным правам на ВС, подлежащие государственной регистрации, их осуществлению и защите применяется право страны, где эти суда зарегистрированы. Это означает, что в Российской Федерации признается право собственности на иностранные ВС, возникшее за рубежом. Точно так же, если право собственности на ВС возникло по законам Российской Федерации, то оно в соответствии с коллизионными нормами законов иностранных государств подлежит признанию в этих государствах.

Роль международных конвенций при регулировании прав собственности на ВС невелика. Основным международным соглашением является Женевская конвенция о международном признании прав на ВС 1948 г. По сравнению с другими конвенциями в области воздушного права число ее участников незначительно. Конвенция распространяется на все ВС, за исключением военных судов и судов, используемых для таможенной или полицейской службы. Основным коллизионным принципом в конвенции избран принцип права страны регистрации судна.

Согласно Конвенции договаривающиеся стороны обязуются признавать: а) право собственности на ВС; б) право владельца приобретать суда путем покупки; в) право владения на основе договора аренды; г) право залога, ипотеки и другие имущественные права, возникающие из договоров в качестве обеспечения платежей по долговым обязательствам. Все эти

права признаются при условии, что они возникли по праву страны, в которой судно внесено в реестр, и при условии, что они занесены в соответствующий официальный реестр. Все записи об имущественных правах в отношении одного и того же судна, согласно Конвенции, должны совершаться в одном официальном реестре.

Каждое договаривающееся государство может признавать на основе своих законов и другие имущественные права, кроме перечисленных в Конвенции.

## **5.4. Летная годность воздушных судов**

Существенным и необходимым фактором безопасности воздушного движения является летная годность ВС, т.е. такое состояние ВС, когда в результате определенных технических и юридических действий оно готово к совершению безопасного полета. С технической точки зрения ВС готово к полету, когда его летные характеристики (устойчивость и управляемость на всех режимах полета, взлетно-посадочные характеристики), требования к прочности конструкции, к двигателю, к силовой установке, к системам, обеспечивающим безопасность полета (электросистеме, системе освещения, пилотажно-навигационному оборудованию и т. д.), отвечают требованиям надежности и безопасности. С юридической точки зрения ВС готово к полету с момента выдачи компетентными властями юридического документа – удостоверения о годности к полету на данный экземпляр ВС.

Технические и юридические действия по отношению к ВС выполняются в соответствии с воздушным законодательством, а также системой государственных технических требований, обеспечивающих безопасную эксплуатацию ВС на всех этапах, начиная от его проектирования и кончая использованием на воздушных трассах, называемых нормами летной годности.

Нормы летной годности подразделяются на национальные и международные. Поскольку разработка этих норм представляет собой очень сложное и дорогостоящее мероприятие, оно под силу лишь небольшому числу государств. Остальные государства принимают эти системы и вводят их в качестве своих национальных.

Необходимость придерживаться общих основных положений в вопросах допуска ВС к полету диктуется международным значением воздушного сообщения. Каждое государство заинтересовано в том, чтобы его ВС допускались к международным полетам, а все иностранные суда, совершающие посадку на его территории или пролетающие над ней, не представляли собой угрозу как самим участникам сообщения, так и третьей стороне, т.е. отвечали общепринятым требованиям безопасности.

Проблема летной годности ВС обсуждалась на международном уровне еще в 1910 г., когда в проекте Конвенции о международной аэронавигации странам предлагалось техническую проверку ВС на безопасность полета подтвердить юридическим документом-свидетельством (сертификатом) летной годности. В принятой Конвенции о регулировании аэронавигации 1919 г. в ст. 11 было закреплено следующее положение: «Каждое воздушное судно, участвующее в международной навигации, должно быть снабжено сертификатом летной годности, выданным или придавшим ему силу государством, чью национальность оно имеет».

В период, когда Парижская конвенция 1919 г. разрабатывалась и принималась, авиация еще только зарождалась, поэтому у государств не возникало трудностей с допуском иностранных ВС на свою территорию, хотя такой допуск означал перепроверку каждого ВС на безопасность в соответствии с национальными нормами летной годности. Но когда число эксплуатируемых ВС достигло небывалых размеров, стало весьма затруднительно делать такую перепроверку, тем более, что это могло повлиять и на развитие международных воздушных сообщений. Поэтому государства

пришли к выводу, что должны действовать одинаковыми методами в отношении своих ВС, с тем чтобы быть уверенными в безопасности полета иностранных ВС и признавать их проверку на летную годность без дополнительной перепроверки.

В ст. 33 Чикагской конвенции указывается, что удостоверения о годности к полетам, выданные или признанные действительными договаривающимся государством, где зарегистрировано ВС, признаются действительными другими договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их. Эти стандарты объединены в Приложении 8 к Чикагской конвенции, носят название «Летная годность воздушных судов» и представляют собой свод минимальных обязательных требований к ВС всех государств-членов ИКАО. Если ВС какого-либо государства-участника не будет удовлетворять минимальным требованиям летной годности ИКАО, то оно может быть не допущено к международным полетам на территории государств-участников.

В СССР первое издание «Норм летной годности гражданских самолетов СССР» (НЛГС) было разработано в 1967 г. В 1972 г. было внесено пять изменений в «Нормы летной годности», и они получили наименование НЛГС-1. В 1974 г. утверждаются НЛГС-2, в которых были учтены достижения авиационной техники и опыт эксплуатации, повышены требования к уровню безопасности полетов. НЛГС-2 соответствовали Приложению 8 к Чикагской конвенции. В период 1975-1980 гг. НЛГС-2 были введены в практику работы авиационной промышленности, МГА, Госавиарегистра СССР и сыграли важную роль в создании, сертификации и эксплуатации нового поколения отечественных пассажирских самолетов, повышении уровня безопасности полетов. Одновременно продолжалась работа по совершенствованию НЛГС.

В 1984 г. Межведомственная комиссия по нормам летной годности гражданских самолетов и вертолетов СССР (МВК НЛГ СССР) утверждает новое, третье издание «Норм летной годности гражданских самолетов СССР» (НЛГС-3).

По постановлению Комиссии СЭВ по гражданской авиации в 1984 г., НЛГС-3 утверждаются в качестве «Единых норм летной годности гражданских транспортных самолетов» стран-членов СЭВ (ЕНЛГ-С). ЕНЛГ-С рекомендованы странам-членам СЭВ как национальные «Нормы летной годности» государств-членов СЭВ. При этом уровень летной годности, устанавливаемый национальными нормами летной годности государств-членов СЭВ, не должен быть ниже установленного ЕНЛГ-С. НЛГС-3 (ЕНЛГ-С) отвечают требованиям ИКАО, изложенным в Приложениях 8 и 10 к Чикагской конвенции. Следовательно, самолеты, удовлетворяющие требованиям НЛГС-3, соответствуют стандартам ИКАО. Важное практическое значение имеет вопрос о применении ранее действовавших норм летной годности (НЛГС 1967 г., НЛГС-1 1972 г., НЛГС-2 1974 г.). НЛГС-3 устанавливают, что вступление в силу этих «Норм летной годности» не отменяет предыдущих норм.

В соответствии со ст. 35 ВК РФ требования к летной годности гражданских ВС, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации определяются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, а также юридическими лицами и гражданами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации и ремонте гражданских ВС, авиационных двигателей, воздушных винтов.

Сертификация гражданских ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами «Положение о Системе сертификации в граж-

данской авиации Российской Федерации», утвержденными приказом Министерства транспорта РФ от 17 мая 2001 г. № 88, устанавливающими требования и процедуры сертификации. Сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские ВС, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа соответствуют требованиям к летной годности и охране окружающей среды и конструкция гражданских ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.

Каждое гражданское ВС, авиационный двигатель и воздушный винт в процессе серийного производства проходит в установленном порядке испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому ВС сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), авиационному двигателю или воздушному винту – эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского ВС, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление – соответствующим требованиям.

Соблюдение правил летной эксплуатации и технического обслуживания гражданского ВС, предусмотренных эксплуатационной документацией гражданского ВС определенного типа и обеспечивающих поддержание его летной годности, возлагается на эксплуатанта.

Гражданские ВС, авиационные двигатели и воздушные винты, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

## 5.5. Судовые документы

На борту гражданского ВС должны находиться судовые документы, вид и содержание которых определяются законодательством страны регистрации. Судовые документы юридически удостоверяют владельца ВС, право на его эксплуатацию, факт занесения ВС в государственный реестр, годность судна к эксплуатации.

В ст. 67 ВК РФ установлено, что каждое гражданское ВС должно иметь на борту следующую документацию:

1) судовые документы:

- свидетельство о государственной регистрации;
- сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия);
- сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);
- бортовой и санитарный журналы;
- разрешение на бортовую радиостанцию, если ВС оборудовано радиоаппаратурой;
- руководство по летной эксплуатации;

2) соответствующие документы на каждого члена экипажа;

3) документы, предусмотренные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В Чикагской конвенции 1944 г. (ст. 29) установлен минимально необходимый перечень документов на борту ВС: свидетельство о его регистрации; удостоверение о годности к полетам; свидетельства каждого члена экипажа; разрешение на бортовую радиостанцию; список пассажиров с указанием пунктов отправления и назначения (при воздушных перевозках) и подробные декларации на груз (при перевозке грузов).

В соответствии со ст. 31 и 32 Конвенции удостоверение о годности ВС к полетам а также удостоверения о квалификации и свидетельства членов

экипажа должны быть выданы или им должна быть придана сила государства регистрации ВС.

Согласно ст. 33 Конвенции удостоверение о годности ВС к полетам, а также удостоверения о квалификации и свидетельства членов экипажа признаются действительными другими государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие документы выданы или им придана сила, соответствуют минимальным стандартам, содержащимся в Приложениях к Чикагской конвенции 1944 г., или превышают их.

На ВС должно быть несколько бортовых журналов: бортовой, технический, санитарный.

В соответствии со ст. 34 Чикагской конвенции бортовой журнал должен включать данные о ВС, его экипаже, о каждом полете, включая все события, происшедшие на борту. В РФ журнал по такой форме не предусмотрен.

Технический бортовой журнал (он называется «бортовой журнал приема-передачи самолета (вертолета)») предназначен для того, чтобы: упорядочить ведение формуляров при полетах ВС сменными экипажами; установить порядок приема-передачи ВС от экипажа к экипажу или от экипажа в АТБ и обратно; фиксировать все дефекты ВС, выявленные в полете; фиксировать пополнение или убыль бортового имущества. Порядок ведения «Бортового журнала приема-передачи самолета (вертолета)» определен инструкцией. Записи в Журнале ведет бортмеханик (бортинженер), а если его нет в составе экипажа, то второй пилот (пилот).

На борту ВС должен находиться санитарный журнал самолета (вертолета), в котором отражаются результаты осмотра ВС, предложения, а также делается отметка руководства об исполнении этих предложений. Санитарный журнал хранится у бортпроводника и выдается медицинским работникам аэропортов и инспектирующим лицам.

Эксплуатация радиостанций, находящихся на борту ВС, возможна только при наличии специального разрешения компетентных органов.



Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) – основной технический документ, в котором должны содержаться: ограничения, действия в особых случаях полета, летно-технические характеристики, другие сведения по летной эксплуатации и технике пилотирования. РЛЭ должно соответствовать нормам летной годности ВС, сертификату летной годности типа ВС, техническому описанию, регламенту технического обслуживания и руководству по технической эксплуатации, а также документам общего назначения, определяющим правила выполнения полетов и организацию движения ВС, метеорологического и аэродромного обеспечения.

## **5.6. Основные требования, предъявляемые к воздушным судам при осуществлении международных полетов**

Не всякое гражданское ВС может быть использовано в международных целях. Международное воздушное право устанавливает для такого использования определенные критерии. Важнейшим из них является наличие государственной принадлежности ВС. Кроме того, каждое ВС должно иметь национальность только одного государства и должно быть включено в реестр того государства, национальность которого оно имеет. Международное право допускает смену государственной регистрации ВС: «Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договариваемом государстве производится в соответствии с его законами и правилами» (ст. 19 Чикагской конвенции). Государство, зарегистрировавшее ВС (государство регистрации), должно нести определенные права, обязанности и ответственность за его использование в международных воздушных сообщениях. Согласно Чикагской конвенции, обязанности государств таковы:

1. На каждое ВС должны быть нанесены и отчетливо видны на нем соответствующие национальные (государственные) и регистрационные опознавательные знаки (ст. 20).

2. ВС не может использоваться в целях, несовместимых с принципами международного права.

3. ВС должно соблюдать все законы, правила и процедуры иностранных государств, регламентирующие международные полеты и перевозки (ст. 5-16, 36).

4. Запрещается перевозить через территорию или на территорию договаривающегося государства военное имущество или военные материалы без разрешения данного государства (ст. 35).

5. Необходимо представлять другим договаривающимся государствам или Совету ИКАО в случаях их запроса сведения, касающиеся регистрации или принадлежности любого ВС, внесенного в реестр данного государства (ст. 21).

6. ВС, внесенные в реестр государства, должны иметь предусмотренные в ст. 29 документы (свидетельства о регистрации, удостоверения о летной годности и пр.).

Это не исчерпывающий перечень обязательств, вытекающих из национальной принадлежности ВС. Он относится лишь к области международной аэронавигации. Что же касается гражданско-правовой и уголовно-правовой сфер, то здесь обязательства государств зафиксированы в соответствующих соглашениях, например в Конвенции о международном признании прав на ВС, принятой в 1948 г. в Женеве, в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях.

К правам государства регистрации ВС относится прежде всего признание его юрисдикции. Принцип юрисдикции государства регистрации признается международно-правовой практикой и означает, что ВС, равно как и люди, и грузы на его борту, подчиняются законам и правилам государства

регистрации этого судна, а государство регистрации обладает определенными правами и полномочиями на осуществление в отношении судна и лиц на судне законодательной, исполнительной и судебной власти. Представителем государства регистрации, уполномоченным применять его законы и правила в отношении перевозимых пассажиров, багажа и грузов является командир ВС.

В национальном воздушном пространстве иностранные суда, согласно Чикагской конвенции, обязаны выполнять правила о полетах и маневрах данного государства. Законы и правила «договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина» должны соблюдаться «пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства» (ст. 13 Конвенции).

На ВС, осуществляющих полеты в воздушном пространстве над открытым морем, не может распространяться юрисдикция какого-либо государства, кроме государства регистрации. Это правило основывается на уважении суверенитета государства и свободы полетов в воздушном пространстве над открытым морем.

Международное право предусматривает исключения из уголовной юрисдикции государства регистрации ВС в ситуациях, возникающих в случаях незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Здесь допускается (помимо уголовной юрисдикции государства регистрации) юрисдикция государства, на территории которого совершено преступление (ст. 5 Монреальской конвенции 1971 г.), а также государства, на территории которого ВС осуществило посадку (ст. 5 Монреальской конвенции 1971 г., ст. 4 Гагской конвенции 1970 г.). Это правило отнюдь не направлено на подрыв принципов уголовной юрисдикции государства регистрации.

## ГЛАВА 6. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ

### 6.1. Основные понятия и классификация

Воздушное законодательство определяет понятие и правовое положение аэропортов и аэродромов.

Правовое положение аэродромов и аэропортов определяется нормами, устанавливающими: порядок регистрации аэродромов и аэропортов, предоставления под них земли, организацию строительства и реконструкции аэродромов, требования к размещению различных объектов в районе аэродромов, порядок сертификации и требования к допуску к эксплуатации аэродромов, правила обслуживания ВС на аэродромах и в аэропортах, требования к маркировке зданий и сооружений.

Аэродромом называется участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки ВС. Определенный стандарт в отношении термина «аэродром» содержит Приложение 14 к Чикагской конвенции. Термин «аэродром» является собирательным, включающим любой участок, используемый для посадки или взлета ВС, начиная от грунтовых и кончая самыми современными аэродромами, входящими в состав аэропорта. Поэтому любой аэропорт включает аэродром, но не каждый аэродром входит в систему аэропорта.

Все гражданские аэродромы классифицируются в зависимости от установленных классификационных признаков:

- по видам поверхности взлетно-посадочных полос (ВПП): с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные, ледовые;
- по характеру использования: на постоянные и временные, дневного и круглосуточного действия;

- по назначению: на трассовые, заводские, учебные и для выполнения авиационных работ;
- по расположению к использованию: на базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;
- по допуску к эксплуатации по минимуму для посадки: на категоризированные и некатегоризированные.

В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытий аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д и Е. Международная организация гражданской авиации классифицирует аэродромы международных воздушных линий на классы с кодовыми буквами А, Б, С, Д и Е.

Согласно ВК РФ аэродромы подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации (ст. 40, п. 2).

**Аэропорт** – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки ВС, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Современный аэропорт с технической точки зрения представляет сложный комплекс инженерно-технических сооружений, включающий аэродром, аэровокзал, предназначенный для пред- и послеполетного обслуживания, служебно-техническую территорию, приаэродромную территорию и т.п. С юридической же точки зрения «аэропорт» определяется как авиапредприятие, осуществляющее прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и обслуживание ВС.

В рамках национальной системы права каждое государство закрепляет нормы, регулирующие порядок создания, организации деятельности и управления аэропортами.

Аэропорты подразделяются на внутренние и международные. **Аэропорт внутренний** – это аэропорт, предназначенный для обслуживания

внутренних полетов ВС. Часть национальных аэропортов обслуживает как внутренние, так и международные полеты. В таких случаях обычно аэропорт считается аэропортом международным, в который совершаются внутренние полеты. Исключение составляют внутренние аэропорты, международные полеты в которые совершаются в разовом порядке. **Аэропорт международный** – это выделенный государством аэропорт для приема, выпуска и обслуживания ВС, совершающих международные полеты, и имеющий для этих целей аэровокзал с пунктами пограничного, таможенного и карантинного контроля, а также аэродром и другие наземные сооружения и необходимое аэронавигационное оборудование. В задачи международного аэропорта входит обеспечение: международных авиаперевозок пассажиров, грузов, почты; международных полетов иностранных и национальных ВС в районе аэропорта; регулярности и безопасности полетов по установленному расписанию; метеорологических наблюдений за состоянием погоды над аэропортом и своевременной передачи метеоинформации экипажам ВС; надлежащей работы относящихся к аэропорту средств связи и радио- и светообеспечения полетов; необходимого технического обслуживания на аэродроме, а также своевременное предоставление информации о состоянии взлетно-посадочной полосы и аэродрома.

Аэропорты, обслуживающие ВС, выполняющие международные полеты и имеющие пункты таможенного, пограничного и иного контроля, должны обеспечивать: обслуживание прибывающих и убывающих пассажиров; прием, выдачу, хранение грузов и почты; оформление необходимой документации при перевозках пассажиров, багажа, грузов и почты на международных авиалиниях; обслуживание экипажей иностранных ВС и др.

Положения об аэропортах занимают сравнительно небольшое место в Чикагской конвенции. Эти положения по сути носят декларативный характер. Так, по Чикагской конвенции открытые для обслуживания международных воздушных сообщений аэропорты должны представляться,

насколько это возможно, в соответствии со стандартами и рекомендациями соответствующих приложений к ней (ст. 28). Выделение аэропорта для обслуживания международных воздушных сообщений относится к исключительной компетенции каждого государства. Чикагская конвенция подтверждает право любого государства по своему усмотрению устанавливать «аэропорты, которые могут использоваться при любом таком сообщении» (ст. 68). По прибытии или убытии в такие аэропорты компетентные власти государства имеют право осуществлять их досмотр и проверить все документы, которые при них находятся (ст. 16).

За пользование аэропортами государство вправе взимать аэропортовые сборы. Это установленные денежные суммы, взимаемые компетентными государственными органами за пользование аэропортами при выполнении в них посадки и взлета ВС. Требования Чикагской конвенции относительно аэропортовых сборов и порядок их публикации такие же, как и для аэронавигационных сборов. Одним из видов аэропортовых сборов является сбор за посадку и взлет ВС в гражданских аэропортах. Размер такого сбора зависит от максимальной взлетной массы ВС. За посадку и взлет в ночное время взимается надбавка. Существуют также сборы за стоянку и обеспечение безопасности перевозок (т.е. принятие мер, направленных на борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации). Размеры таких сборов устанавливаются в процентах к сбору за посадку и взлет.

Все государства-участники Чикагской конвенции согласились с необходимостью принятия всевозможных мер по содействию и ускорению навигации ВС, осуществляющих международные полеты и обязались, насколько это возможно, упрощать административные формальности при применении национальных законов и правил, касающихся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, устанавливаемой и рекомендуемой Чикагской конвенцией. Общие принципы установления и

применения административных формальностей закреплены в ст. 22 и 23 Чикагской конвенции. Рекомендательные нормы ИКАО, касающиеся формальностей в международных аэропортах, сведены в Приложение 9 к Чикагской конвенции.

Формальности, применяемые при международной аэронавигации, подразделяются на общие (таможенные, валютные, паспортные, санитарные, карантинные, иммиграционные), которые практически единообразно применяются при любом виде международных транспортных сообщений, и особенные (досмотр ВС, личный досмотр пассажиров и их багажа, процедура проверки перевозочной документации, меры контроля в аэровокзалах и аэропортах и т. д.).

Применение к ВС, совершающим международные полеты, административных формальностей, закрепленных в нормах как международного, так и национального права, не приводит к слиянию тех и других в рамках единого правового образования. В данном случае взаимодействие указанных норм происходит на общих принципах соотношения норм международного и национального права.

Важным направлением деятельности ИКАО является упрощение формальностей при международных воздушных сообщениях, что призвано обеспечить основное преимущество воздушного транспорта – скорость. Вместе с тем сохраняющееся на высоком уровне количество актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации побуждает государства в ряде случаев вводить дополнительные формальности с целью недопущения угрозы безопасности международных полетов.

Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов ВС или международного аэропорта принимается Правительством РФ. Порядок открытия или закрытия аэродрома либо аэропорта устанавливается федеральными авиационными правилами.



## **6.2. Государственная регистрация аэродромов и аэропортов**

Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации с включением данных о них соответственно в Государственный реестр гражданских аэродромов РФ и Государственный реестр аэропортов РФ только при наличии сертификатов (свидетельств) годности. Ведение указанных реестров возлагается на специально уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Данные о гражданском аэродроме или об аэропорте исключаются из соответствующих государственных реестров в следующих случаях:

- нарушение требований к государственной регистрации гражданского аэродрома или аэропорта и требований к обеспечению их безопасной эксплуатации;
- на основании заявления лица, зарегистрировавшего гражданский аэродром или аэропорт.

При исключении данных об аэродроме или об аэропорте из соответствующих государственных реестров эксплуатация аэродрома или аэропорта приостанавливается, свидетельство о государственной регистрации аэродрома или аэропорта утрачивает силу и подлежит возврату органу, осуществляющему государственную регистрацию аэродрома или аэропорта.

При подаче документов на государственную регистрацию гражданского аэродрома или аэропорта уплачивается сбор. Размер сбора и порядок его взимания устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию со специально уполномоченным органом в области финансов.

Государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на аэродром или аэропорт, ограничение этих прав, их возникновение,

переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на аэродром или аэропорт и сделок с ним осуществляются в соответствии со ст. 131 Гражданского кодекса РФ.

### **6.3. Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов**

Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов, используемых в целях гражданской авиации, осуществляется специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на основании соответствующих сертификатов (свидетельств).

Каждый гражданский аэродром может быть допущен к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что он соответствует нормам годности эксплуатации аэродромов. Нормы годности содержат минимальные государственные требования к гражданским аэродромам и призваны обеспечить безопасность полетов ВС.

В нормах определяются правила и принципы классификации аэродромов, требования к их маркировке, радио- и светотехническому оборудованию, электроснабжению, аварийно-спасательным средствам. Документом, удостоверяющим соответствие аэродрома нормам годности является Сертификат годности аэродрома к эксплуатации. Обеспечение соответствия аэродрома в период его эксплуатации установленным требованиям возлагается на организацию, осуществляющую эксплуатацию аэродрома.

В соответствии со ст. 8, 48 ВК РФ аэродромы и аэропорты, используемые в целях гражданской авиации, подлежат обязательной сертификации. Порядок сертификации аэродромов и аэропортов, их оборудования и перечень этого оборудования определяются федеральными авиационными правилами. Требования, предъявляемые к гражданским аэродромам и аэропортам, устанавливаются федеральными авиационными правилами и

обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, а также гражданами и юридическими лицами, участвующими в проектировании, строительстве, приемке, эксплуатации и ремонте этих аэродромов и аэропортов. Радиотехническое, светотехническое и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на гражданских аэродромах также должно соответствовать требованиям годности к эксплуатации, что подтверждается соответствующим сертификатом.

Государственный контроль за соответствием гражданских аэродромов и аэропортов требованиям, предъявляемым к ним, осуществляется специально уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских аэродромов и аэропортов.

## **6.4. Приаэродромная территория и район аэродрома**

На приаэродромной территории и в районе аэродрома выполняются наиболее сложные этапы полета – взлет и посадка ВС, а также осуществляются обеспечение полетов, управление воздушным движением. Приаэродромная территория предназначена для обеспечения взлета, маневрирования в районе аэродрома, захода на посадку и посадки ВС. Район аэродрома – воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальных и вертикальных плоскостях.

ВК РФ определяет правовой режим на приаэродромной территории и в районе аэродрома (ст. 46, 47 ВК РФ): «Так, проектирование, строительство и развитие городов и сельских населенных пунктов, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов в пределах приаэродромной территории должны производиться с соблюдением требований безопасности полетов, с учетом воз-

можных негативных воздействий оборудования аэродрома и полетов ВС на здоровье граждан и деятельность юридических и физических лиц и по согласованию с собственником аэродрома». Такое согласование требуется прежде всего для обеспечения безопасности полетов ВС, а также устранения вредных воздействий. Оно может касаться: ограничений по высоте строений и сооружений; наличия угрожающих безопасности полетов выбросов (дыма и т.д.), создания угрозы безопасности полетов привлечением птиц и животных; воздействий, влияющих на безопасность полетов, от деятельности предприятий и учреждений (электрические излучения и т.д.); вредных воздействий на здоровье населения, загрязнение окружающей среды.

В связи с этим размещение в районе аэродромов зданий, сооружений, линий связи, высоковольтных линий электропередач, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов или создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств, должно быть согласовано с собственником аэродрома и осуществляться в соответствии с законодательством РФ.

Согласованию подлежат: радиотехнические и другие объекты, создающие помехи для радионавигации, объекты строительства, прилегающие к территориям аэродрома, промышленные предприятия с выбросом дыма и газов, сооружения водного хозяйства. Развитие городов и населенных пунктов в пределах определенной приаэродромной территории согласовывается для учета воздействия авиационного шума.

## **6.5. Отвод земель под строительство аэродромов и аэропортов**

Отвод участка земли под аэродром, аэропорт или объект Единой системы организации воздушного движения проводится в соответствии с земельным законодательством РФ.

Отвод участка поверхности воды под аэродром проводится в соответствии с водным законодательством РФ.

Размеры земельных участков, предоставляемых для нужд воздушного транспорта определяются утвержденными в установленном порядке нормами или проектно-технической документацией. Для обеспечения безопасности взлета, посадки и других маневров ВС устанавливаются охранные зоны. К ним относятся приаэродромные территории и входящие в них полосы воздушных подходов.

При эксплуатации аэродромов предприятия обязаны выполнять установленные требования по охране окружающей среды, в частности, разрабатывать и осуществлять мероприятия по охране почв от эрозии, загрязнений, рациональному использованию земли, отведенной для аэродрома.

## **ГЛАВА 7. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ**

### **7.1. Понятие и классификация авиационного персонала**

Термин «авиационный персонал» впервые введен в советское воздушное законодательство ВК Союза ССР 1983 г.

В соответствии со ст. 52 ВК РФ к авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов ВС

или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов ВС, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

Таким образом, авиационный персонал подразделяется на две группы:

- 1) выполняющий свои функции в полете (экипаж ВС);
- 2) выполняющий свои функции на земле (наземный персонал).

К 1-й группе относятся: летный экипаж (командир, другие лица летного состава) и кабинный экипаж (бортоператоры и бортпроводники).

Ко 2-й группе относится персонал, осуществляющий управление воздушным движением; наземное обслуживание ВС и т.д.

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам авиационного персонала по утвержденному перечню присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство. Определенные категории авиационного персонала (летный состав, другие члены экипажа ВС, диспетчеры УВД, инженерно-технический персонал по технической эксплуатации судов и др.) должны отвечать установленным требованиям по состоянию здоровья.

## **7.2. Экипаж гражданского воздушного судна**

### **7.2.1. Понятие и состав экипажа гражданского воздушного судна**

Согласно ст. 56 ВК экипаж гражданского ВС состоит из летного экипажа и кабинного экипажа, т.е. из лиц, которым в установленном порядке поручено выполнять определенные обязанности по управлению и обслуживанию ВС в полете.

Деление экипажа на летный и кабинный имеет принципиальное значение. Летный состав выполняет обязанности, связанные с управлением ВС в полете. К летному составу экипажа относятся лица, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право летной эксплуатации ВС и их оборудования: пилоты, штурманы, бортиженеры, бортмеханики, бортрадисты.

Кабинный экипаж не выполняет функций, связанных с управлением ВС в полете. Он комплектуется в зависимости от назначения ВС и условий полета. К нему относятся бортпроводники, бортоператоры транспортных самолетов.

Состав экипажа ВС определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями к летной эксплуатации ВС данного типа (ст. 56 п. 2 ВК РФ). Полет ВС не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава (ст. 56 п. 1 ВК РФ).

В состав экипажа могут включаться проверяющие. НПП ГА определяет порядок выполнения полетов с проверяющим в составе экипажа.

### **7.2.2. Общие требования к экипажам воздушных судов**

ВК РФ и изданные на его основе нормативные акты определяют основные требования к экипажам ВС.

В соответствии со ст. 56 п. 4 ВК РФ в состав летного экипажа гражданского ВС РФ могут входить лишь граждане Российской Федерации, если иное не предусмотрено федеральным законом. Такое положение содержится в законодательстве многих государств. Содержание соответствующих норм национального законодательства в значительной мере зависит от того, в какой степени государство располагает собственными летными кадрами или заинтересовано во взаимном обмене пилотами с другими государствами. В некоторых случаях законодатель вообще не упоминает о гражданстве членов экипажа, предусматривая в законе

диспозитивную норму о праве авиационной администрации запрещать или ограничивать выдачу свидетельства иностранному гражданину.

Должности летного состава на гражданских ВС могут быть заняты лицами не моложе 18 лет. Право занимать должности летного состава связано с достижением совершеннолетия, гражданской дееспособности по закону.

Члены экипажа должны отвечать по состоянию здоровья установленным требованиям. В гражданской авиации действует Положение о медицинском освидетельствовании. Пригодность к летной работе по состоянию здоровья определяется врачебно-летными экспертными комиссиями гражданской авиации (ВЛЭК). Перед полетом производится предполетный медицинский контроль, который проходят все члены экипажа.

Требования к подготовке экипажей ВС детализируются в Положении о присвоении класса квалификации и выдаче свидетельств специалистам гражданской авиации.

### **7.2.3. Классификация и свидетельства летного состава**

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам летного состава присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство.

Классификация летного состава производится в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов, грамотной эксплуатации авиационной техники, правильного подбора и распределения специалистов в соответствии с их квалификацией, последовательного и систематического повышения квалификации и профессионального уровня специалистов.

Порядок присвоения классов определен Положением о присвоении класса, квалификации и выдаче свидетельств специалистам гражданской авиации.

Требования к кандидатам на присвоение класса включают: наличие специального образования; знание специальных дисциплин; наличие



определенных умений и навыков; наличие квалификации (класс ВС на котором летает кандидат, его класс, занимаемая должность); общий безаварийный налет, в том числе самостоятельно, ночью, в качестве командира ВС; допуск к полетам по определенным метеоминимумам; наличие положительной аттестации.

Лицам летного состава выдаются свидетельства, которые они должны иметь при себе при исполнении служебных обязанностей.

Форма и порядок заполнения свидетельств определяется с учетом стандартов и рекомендаций Приложения 1 ИКАО.

Продление срока действия свидетельства (подтверждение класса) производится на основании результатов проверки знаний по специальным дисциплинам и практической работы в соответствии с требованиями Положения о присвоении класса после прохождения медицинского освидетельствования во ВЛЭК на предмет допуска к полетам по состоянию здоровья.

В практике международной гражданской авиации широко применяется институт признания свидетельств, выданных в иностранном государстве. В силу ст. 33 Чикагской конвенции («Признание удостоверений и свидетельств») удостоверения о квалификации, а также свидетельства признаются действительными другими государствами-членами ИКАО при условии, что требования, в соответствии с которыми удостоверения или свидетельства выданы, отвечают минимальным стандартам, которые устанавливаются на основании Чикагской конвенции или превышают их.

Соответствующая норма содержится в ст. 55 ВК РФ: «Сертификат (свидетельство) иностранного государства, выданный лицу из числа авиационного персонала, признается в Российской Федерации действительным при условии, если этот сертификат (свидетельство) соответствует международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, и федеральным авиационным правилам».

## **7.2.4. Права и обязанности командира воздушного судна и других членов экипажа**

Правовое положение командира ВС и других членов экипажа определяется нормами воздушного, а также трудового, административного, гражданского и других отраслей права.

Экипаж гражданского ВС находится либо в трудовых отношениях, либо в отношениях договора найма с эксплуатантом (владельцем) судна. Поэтому права и обязанности членов экипажа во многом определяются условиями трудового договора или договора найма. В соответствии с этими условиями каждый член экипажа выполняет свои функциональные обязанности, указанные в свидетельстве.

Права и обязанности членов экипажа, находящихся в трудовых отношениях с авиапредприятием, определяются условиями трудового договора, положением о рабочем времени и времени отдыха, внутренним трудовым распорядком и т. д.

Права, обязанности и ответственность членов экипажа разнообразны и определены в различных нормативных актах: ВК РФ, НПП ГА, РЛЭ, наставлениях, положениях, правилах. Поэтому для их анализа необходима классификация.

По содержанию права, обязанности и ответственность можно разделить на общие и специальные:

– общие определяются функциями членов экипажа, которые не связаны с выполнением определенных задач при выполнении полетного задания. Так, командир ВС обязан: знать и выполнять требования НПП ГА, РЛЭ и другие нормативные акты; быть дисциплинированным, постоянно повышать свои специальные знания, квалификацию; организовать работу членов экипажа на земле и в полете в соответствии с требованиями руководящих документов по обеспечению безопасности и регулярности полетов;

– специальные связаны с функциями по выполнению конкретных задач в полете (руление, взлет, набор высоты, полет по маршруту и т.д.).

По субъектам права, обязанности и ответственность членов экипажа можно разделить на: права, обязанности и ответственность командира ВС, второго пилота, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортпроводника, проверяющих.

На каждом ВС должен быть командир – лицо, на которое возложено руководство всей деятельностью экипажа, обеспечение строгой дисциплины и порядка, соблюдение правил полетов и эксплуатации ВС, принятие необходимых мер к обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности судна и имущества (ст. 57 п. 2 ВК РФ).

Командиром ВС является лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления ВС определенного типа.

Правовое положение командира ВС определяется ВК РФ, НПП ГА, РЛЭ и рядом других нормативных актов. Права и обязанности включают вопросы, связанные с подготовкой ВС и экипажа к полету; выполнение полета; руководство деятельностью членов экипажа; поддержание порядка и дисциплины на борту ВС; обеспечение безопасности находящихся на ВС лиц и сохранности имущества; осуществление воспитательной работы с членами экипажа; обеспечение высокой профессиональной подготовки и дисциплины членов экипажа.

Основные права и обязанности командира ВС определены ВК РФ. Так, в ст. 58 подчеркивается право командира ВС принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке ВС; отдавать любому лицу, находящемуся на борту, распоряжения и требовать их исполнения; принимать все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают угрозу безопасности полета и не подчиняются распоряжениям командира ВС, а по прибытии ВС на ближайший аэродром командир ВС имеет право

удалить таких лиц с ВС, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранным органам. Следовательно, командир в определенных случаях выступает как должностное лицо, обладающее полномочиями представителя власти. Предоставление таких полномочий командиру диктуется спецификой полета ВС, его изолированностью, необходимостью принятия безотлагательных мер для обеспечения безопасности полета и для пресечения действий, способных привести к тяжким последствиям.

В отношении предотвращения и пресечения правонарушений на борту ВС соответствующие нормы, определяющие полномочия командира ВС, унифицированы и в международном воздушном праве.

Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту ВС (Токийская конвенция 1963 г. наделяет командира «полицейскими» полномочиями и правами только в международном полете, начиная с того момента, когда все внешние двери закрыты после окончания посадки (погрузки), и кончая тем моментом, когда какая-либо дверь открыта для высадки (выгрузки) (ст. 5, п. 1). В случае вынужденной посадки командир продолжает исполнять свои функции до тех пор, пока компетентные органы соответствующего государства не примут на себя ответственность за безопасность ВС, лиц и имущества на борту.

Во время международного полета командир обладает тремя полномочиями:

1. Правом применять к любому лицу, находящемуся на борту ВС, разумные меры, включая меры принуждения, в случае, если у командира есть достаточные основания полагать, что такое лицо совершило или намеревается совершить правонарушение или действие, угрожающее безопасности полета (ст. 6, п. 1).

2. Правом высаживать в любом государстве, на территории которого совершается посадка, любое лицо, в отношении которого у него есть достаточные основания полагать, что оно совершило действия, угрожающие безопасности ВС или порядку, установленному на его борту (ст. 8, п. 1).

3. Правом передавать компетентным органам любого государства-участника Конвенции, на территории которого ВС совершает посадку, любое лицо, находящееся на борту ВС, в отношении которого у командира есть достаточные основания полагать, что оно совершило серьезное правонарушение, согласно уголовному праву государства регистрации (ст. 9, п. 1). Это право не предусмотрено для случая, когда совершается действие, угрожающее безопасности или установленному порядку, если такое действие не составляет уголовного преступления. В результате право на высадку и право на передачу применяются отдельно в зависимости от характера действия, совершенного на борту. Отметим также, что командир может высадить пассажира в любом государстве, но передать его он может лишь государству-участнику Конвенции.

В случае бедствия в обязанность командира и членов экипажа входит принятие всех возможных мер обеспечения безопасности ВС, лиц и имущества на его борту, в том числе в тех случаях, когда им самим угрожает опасность, но все пассажиры еще не покинули ВС.

Действия экипажа (и в первую очередь командира ВС) в случаях, когда судну грозит опасность или оно терпит бедствие, регламентируются ст. 59 ВК. Кроме основной обязанности принять «все меры» к сохранению жизни и здоровья людей, судна и находящегося на нем имущества, командир имеет право сбросить с судна багаж, груз или почту, если это необходимо для спасания пассажиров и экипажа, сохранения судна и обеспечения безопасности дальнейшего полета и посадки; отступить от плана полета и указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения с обязательным уведомлением о своих действиях и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов.

При возникновении опасности для людей, находящихся на борту судна, совершившего вынужденную посадку, командир обязан организовать спасание пассажиров и членов экипажа. Это требование вытекает из

основного положения о том, что командир несет ответственность за пассажиров и экипаж, находящихся на борту ВС.

Экипаж ВС обязан оказывать помощь также другим ВС, терпящим бедствие. Приложение 12 Конвенции содержит указания, непосредственно адресованные командирам, а именно: «Порядок действий командира воздушного судна-свидетеля происшествия» (п. 5.8) и «Порядок действий командира воздушного судна, получившего сигнал бедствия или сообщения о бедствии» (п. 5.9). В п. 5.8 довольно подробно закрепляются требуемые действия: командир должен держать в поле зрения терпящий бедствие самолет как можно дольше; если его точное местонахождение неизвестно, он должен определить его; командир должен обеспечивать координационный спасательный центр сведениями о типе самолета, терпящего бедствие, его местоположении, времени наблюдения и числе замеченных людей, наконец, он должен выполнять указания координационного центра. В случае, если связь с координационным центром установить невозможно, согласно Приложению 12 Конвенции командир ВС, появившегося в месте происшествия первым, должен взять на себя руководство всеми ВС, появившимися в зоне после него.

Пункт 5.9 Приложения 12 Конвенции указывает на то, что командир ВС, получившего сигнал бедствия, обязан: «а) зафиксировать место нахождения судна, терпящего бедствие, если оно сообщено; б) определить, если возможно, пеленг передачи; в) по своему усмотрению, в ожидании указаний, направиться к месту, указанному в сигнале бедствия».

Аналогичные нормы содержатся в ВК РФ. Так ст. 60 определяет: «Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенных ему

воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами)».

В качестве представителя государства регистрации командир наделен правом выполнять некоторые функции нотариального характера: регистрировать акты рождения, смерти, завещания, исчезновения людей во время полета.

В 1931 г. в рамках СИТЕЖА был выработан проект конвенции о правовом статусе командира ВС. Его последнее обсуждение (с изменениями и дополнениями, а также с рассмотрением новых проектов) проводилось в рамках ИКАО в 1980 г. на совещаниях специальной группы экспертов. В настоящее время отсутствуют данные о возможном заключении соответствующей конвенции.

Правовое положение остальных членов экипажа определяется, с одной стороны, тем, что члены экипажа подчиняются командиру ВС и должны беспрекословно выполнять его распоряжения, а с другой – тем, что каждый член экипажа выполняет комплекс прав и обязанностей, определенных соответствующими наставлениями и должностными инструкциями.

Второй пилот является членом экипажа, подготовленным для выполнения любых функций по пилотированию ВС, кроме функций командира ВС. Он является основным помощником и заместителем командира, его роль особенно важна при пилотировании современных ВС. Второй пилот обязан владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета в случае, если командир ВС по состоянию здоровья или другим причинам не может в полете выполнять свои обязанности. На второго пилота возлагаются определенные обязанности по подготовке ВС к полету. При отсутствии в составе экипажа штурмана, бортрадиста второй пилот выполняет ряд функций этих членов экипажа.

Ответственность за качество штурманской подготовки к полету, точность самолетовождения, сохранение в полете ориентировки и установленного режима полета возлагается на штурмана. Штурман непосредственно подчиняется командиру. Права и обязанности штурмана определены НПП ГА и НШС ГА.

Права и обязанности бортинженера (бортмеханика) и бортрадиста также определены НПП ГА и соответственно НТЭРАТ ГА. Бортинженер обеспечивает исправность и правильное обслуживание авиационной техники в соответствии с руководствами и регламентами, определяющими порядок летной и технической эксплуатации ВС данного типа. Обслуживание пассажиров на борту ВС осуществляется бортпроводниками.

## ГЛАВА 8. АВИАЦИОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

### 8.1. Содержание понятий

#### «авиационное предприятие» и «эксплуатант»

Под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

*Эксплуатант* – это гражданин или юридическое лицо, имеющее ВС на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее указанное ВС для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Порядок создания и ликвидации авиапредприятий регулируется национальным законодательством. Теоретически авиапредприятием могут быть



как юридические лица, так (при соблюдении определенных условий) и физические лица – собственники ВС. Однако на практике воздушные сообщения, по крайней мере регулярные, выполняются только авиапредприятиями, являющимися юридическими лицами.

Организационная форма, в которой авиапредприятие осуществляет свою деятельность, также определяется национальным законодательством. В подавляющем большинстве авиапредприятие учреждается и действует в форме корпорации или компании, акционерных обществ или обществ с ограниченной ответственностью, государственных авиапредприятий.

В акте об учреждении Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) от 18 декабря 1945 г. (п. 1 «в») дается следующее определение авиатранспортного предприятия: «Авиатранспортное предприятие включает корпоративные и некорпоративные предприятия, компании, фирмы, товарищества, общества и ассоциации, которые осуществляют или будут осуществлять открытые для общего пользования регулярные воздушные сообщения, имея на то соответствующие полномочия, с целью перевозки пассажиров, почты и грузов».

Таким образом, главной отличительной чертой любого авиапредприятия можно считать характер его деятельности, заключающийся в том, что оно осуществляет авиаперевозки пассажиров, грузов и почты, а также предоставление другого авиационного обслуживания (сельскохозяйственные работы, аэрофотосъемка и т. п.) за вознаграждение.

В литературе, особенно неспециальной, авиапредприятия часто называют авиакомпаниями. Однако это не совсем верно. Авиакомпания всего лишь один из видов авиапредприятий, правда, наиболее распространенный и характерный. Чикагская конвенция 1944 г., другие международно-правовые документы, в том числе двусторонние соглашения о воздушном сообщении, употребляют термин «авиапредприятие», но не «авиакомпания». Таким образом, понятия «авиапредприятие» и «авиакомпания» не равнозначны.

Созданные в соответствии с национальным законодательством авиапредприятия руководствуются в своей деятельности многосторонними и двусторонними соглашениями по вопросам воздушных сообщений, участниками которых являются соответствующие государства, законами и другими нормативными актами своей страны, а также коммерческими соглашениями, заключаемыми ими с другими авиапредприятиями, туристическими фирмами, бюро путешествий, различными агентами по обслуживанию и т.п.

## **8.2. Государственное регулирование деятельности авиапредприятия**

Коммерческая деятельность в области гражданской авиации российских авиационных предприятий и российских индивидуальных предпринимателей, иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей осуществляется в порядке, установленном законодательством РФ и международными договорами РФ.

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели, а также иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели при осуществлении в пределах территории РФ воздушных перевозок и (или) выполнении авиационных работ должны получить соответствующие лицензии в соответствии со ст. 9 ВК РФ.

В отношении иностранного авиационного предприятия признается действительным сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквивалентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномоченным органом иностранного государства и соответствующие международным стандартам, признаваемым РФ, а также международным договорам РФ.

Создание на территории РФ авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает 49 % уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином РФ и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть состава руководящего органа.

Авиапредприятия занимаются только осуществлением авиаперевозок и других авиационных работ, а ведомства гражданской авиации в качестве органа государственного управления обеспечивают государственное регулирование всех основных аспектов деятельности гражданской авиации, издают соответствующие правила, инструкции и циркуляры, контролируют их соблюдение.

Ведомства гражданской авиации ведут государственный реестр ВС, следят за их соответствием установленным стандартам, проверяют состояние и профессиональную подготовку летного состава, выдают соответствующие удостоверения и свидетельства. Они же осуществляют мероприятия по обеспечению безопасности полетов, включая организацию руководства воздушным движением на территории своего государства и содержание соответствующих средств радиосветотехнического обеспечения полетов.

В плане международной деятельности ведомства гражданской авиации выдают разрешения на выполнение всех видов полетов иностранным авиапредприятиям независимо от того, имеется или нет соглашение о воздушном сообщении с соответствующей страной, но с учетом такого соглашения, если оно есть. Соответствующие разрешения выдаются и своим национальным авиапредприятиям. Одной из существенных функций ведомств гражданской авиации является утверждение ими тарифов и контроль за их соблюдением. Согласно ст. 64 ВК РФ правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других

перевозочных документов устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. Временный порядок установления и регулирования тарифов на перевозки пассажиров и связанные с ними работы и услуги на внутренних воздушных линиях утвержден Госкомцен РФ и Министерством транспорта РФ от 19 февраля 1993 г. № 01-55/306-15, 1-ц.

Для воздушных перевозок, осуществляемых в соответствии с договором фрахтования ВС (воздушным чартером), могут устанавливаться договорные цены. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может устанавливать минимальные цены на такие перевозки, осуществляемые на определенных авиационных линиях, в целях защиты регулярных воздушных перевозок, осуществляемых на тех же авиационных линиях. Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

Большое значение для определения прав и обязанностей иностранных авиапредприятий на территории РФ имеют соглашения по вопросам воздушных сообщений – как многосторонние, так и двусторонние.

В соглашении о международном воздушном сообщении обычно содержатся положения об обязательном соблюдении авиапредприятиями, назначенными другой стороной, законов и прав каждой договаривающейся стороны, относящихся к влету и вылету с ее территории ВС или к эксплуатации или навигации вышеуказанных судов во время их пребывания в пределах ее территории.

Соглашением предусматриваются также возможности приостановить или отозвать разрешение на выполнение полетов, если не будет удовлетворительных доказательств того, что преимущественное владение и контроль за деятельностью соответствующего авиапредприятия осуществляется гражданами или органами назначившего его государства.

Следовательно, критериями определения национальной принадлежности авиапредприятия выдвигаются фактические владения и контроль, а не место его учреждения или нахождения главной конторы как это предусматривается многими национальными законодательствами.

В соответствии со ст. 63 п. 5 ВК РФ иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права:

- принимать на территории РФ на борт ВС пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию РФ с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором РФ или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством РФ, разовыми разрешениями специально уполномоченного органа в области гражданской авиации;

- принимать на территории РФ на борт ВС пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории РФ без разрешений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои представительства на территории РФ. Документом, определяющим право иностранного авиапредприятия открыть на территории РФ свое представительство, является международный договор. Коммерческие соглашения уточняют функции этих представительств. В остальном к представительствам применяются законодательные и нормативные акты, регулирующие деятельность иностранных юридических лиц и их представителей на территории РФ.

Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей, в том числе иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей, осуществляет специально уполномоченный

орган в области гражданской авиации. Контроль осуществляется за соблюдением законодательства РФ и международных договоров РФ, а также требований соответствующих сертификатов и лицензий.

При несоблюдении авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем требований, указанных в п. 1 ст. 65 ВК РФ, а также при нарушении требований соответствующей лицензии и (или) осуществлении деятельности без соответствующей лицензии в случае, если ее получение является обязательным, к ним могут быть применены следующие меры воздействия:

- 1) предупреждение;
- 2) лишение соответствующих разрешения, сертификата, лицензии либо приостановление или ограничение действия этих документов;
- 3) наложение штрафа в порядке, установленном законодательством РФ.

### **8.3. Соглашения между авиапредприятиями**

Большой круг вопросов, представляющих существенное значение для организации и обеспечения выполнения международных воздушных сообщений, решается в коммерческих соглашениях между авиапредприятиями, а также в соглашениях, которые эти авиапредприятия заключают с различными агентствами, экспедиторскими и другими подобными организациями.

После того как правительство, заключившее соглашение о воздушном сообщении, делегировало полученные им по этому соглашению права назначенному национальному авиапредприятию, прежде чем приступить к полетам, это авиапредприятие должно:

- 1) получить разрешение на осуществление полетов от компетентных авиационных властей, если таковое требуется законодательством страны. Соглашения о воздушном сообщении рассматриваются как такое разрешение;

2) согласовать и утвердить в установленном межправительственным соглашением о воздушном сообщении и национальным законодательством порядке тарифы на авиаперевозки и расписание полетов, включая частоту полетов и типы ВС, если это прямо не указано в межправительственном соглашении о воздушном сообщении или в разрешении на осуществление полетов;

3) заключить с авиапредприятиями и другими юридическими и физическими лицами страны, в которую будут осуществляться полеты, соглашения, обеспечивающие все виды необходимого обслуживания.

Таким образом, на коммерческие соглашения перемещается центр тяжести при решении многих принципиальных вопросов организации и осуществления международных воздушных сообщений (тарифы, расписание, типы ВС, распределение доходов и т. п.).

Коммерческие соглашения охватывают большой круг вопросов, регулирующих взаимоотношения авиапредприятий как между собой, так и с иными организациями, предприятиями, фирмами и другими юридическими, а иногда и физическими лицами.

Межправительственные соглашения о воздушном сообщении обычно прямо относят к компетенции национальных авиапредприятий, назначенных своими правительствами для эксплуатации договорных линий, решения ряда существенных вопросов технического и коммерческого характера.

Известны три основные формы эксплуатации международных воздушных линий авиапредприятиями, участвующими в перевозках по этим линиям:

- раздельная эксплуатация, когда каждая из сторон полностью несет все расходы, связанные с эксплуатацией авиалинии, и получает все доходы от этой эксплуатации;
- совместная эксплуатация, когда стороны, эксплуатирующей авиалинии, распределяют между собой как все расходы, возникающие в связи с такой эксплуатацией, так и получаемые доходы;

– эксплуатация в пуле, когда каждая из сторон самостоятельно несет все расходы по эксплуатации определенных линий или их участков, а полученные доходы распределяются между сторонами в порядке, согласованном между ними.

## **8.4. Вопросы ответственности в коммерческих соглашениях**

Большое значение в коммерческих соглашениях уделяется порядку рассмотрения претензий, возникающих в связи с перевозкой пассажиров, груза и почты, а также ответственности сторон соглашения за его выполнение.

Все претензии, вызванные причинением вреда пассажирам или повреждениями, утратой и опозданием при доставке багажа и грузов, должны рассматриваться и подлежат урегулированию «эксплуатирующей стороной», т.е. той стороной, которая выполняла данную перевозку.

Такие претензии могут быть заявлены не только самому перевозчику, но и обслуживающей стороне.

Если пассажир летел с пересадкой по линиям нескольких авиапредприятий, то неисправность в багаже или его пропажа могли быть обнаружены в конечном пункте, и тогда не представляется возможным установить, на чьем участке перевозки это произошло. Поэтому пассажир обращается часто к последнему перевозчику, хотя последний перевозчик может оказаться непричастным к происшествию. То же может произойти и при перевозке грузов.

В связи с этим в соглашениях обычно предусматривается, что, если претензия предъявлена не к тому перевозчику, на участке перевозки которого имело место событие, послужившее основанием к предъявлению претензии, она должна быть передана ему в кратчайшие сроки со всеми материалами.



Если невозможно установить, по вине какого из перевозчиков нанесен ущерб багажу или грузам, послуживший основанием к предъявлению претензий, то сумма этой претензии делится между всеми участвующими в перевозке авиапредприятиями пропорционально той доле тарифа, которая им причитается за выполненную ими перевозку.

Что касается порядка рассмотрения претензий и пределов ответственности перед пассажирами, то в этом отношении применяются правила международных перевозок по линии соответствующей стороны-перевозчика и условия международных конвенций, касающиеся ответственности перевозчика (это, прежде всего, Варшавская конвенция 1929 г. и Гаагский протокол 1955 г.).

В некоторых соглашениях прямо имеется ссылка на то, что к осуществляемым в соответствии с ними перевозкам применяются положения Варшавской конвенции и Гаагского протокола.

Одним из общепринятых принципов, определяющим ответственность сторон соглашения друг перед другом, является положение о том, что ни одна из них не несет ответственности в случае невозможности выполнить свои обязательства по соглашению, если такая невозможность вызывается исключительно правительственными указаниями либо действием непреодолимой силы.

Во всех остальных случаях при невыполнении какого-то условия соглашения стороны должны нести ответственность друг перед другом и возместить возникший в связи с этим ущерб.

При возникновении споров между сторонами они должны прежде всего решаться путем переговоров. Если таким образом не будет достигнуто никакого приемлемого для обеих сторон решения, то предусматривается арбитражный порядок разрешения споров.

## **ГЛАВА 9. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИИ**

### **9.1. Законодательство России об использовании воздушного пространства**

Развитие законодательства России об использовании воздушного пространства неразрывно связано с советской системой организации воздушного движения, где функции регулирования воздушного движения были распределены между Министерством обороны (в лице Военно-воздушных сил), Министерством гражданской авиации и координирующим органом – Межведомственной комиссией Единой системы управления воздушным движением, состоящей из представителей указанных министерств. При этом главенствующая роль в регулировании системы всегда принадлежала военным.

В настоящее время, в соответствии с ВК РФ и постановлением Правительства РФ от 18 июня 1998 г. № 605 «О государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Российской Федерации» Министерство обороны РФ осуществляет полное государственное регулирование использования воздушного пространства, а специально уполномоченный орган в области гражданской авиации – государственное регулирование использования той части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов

Регулирование и организация использования воздушного пространства РФ возложены на Единую систему, состоящую из военной и гражданской подсистем. Структура и функции руководящих и оперативных органов Единой системы определены Федеральными правилами использования

воздушного пространства РФ, утвержденными постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1999 года № 1084. Координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти и организаций в области организации использования воздушного пространства, а также функционирования, финансирования, модернизации и развития Единой системы осуществляет Межведомственная комиссия по использованию воздушного пространства РФ, образуемая Правительством РФ.

Руководство и контроль за деятельностью оперативных органов военной подсистемы осуществляет Управление по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением Министерства обороны РФ. Оперативными органами военной подсистемы являются войсковые части (военные секторы центров Единой системы), подчиненные этому Управлению в специальном отношении.

Руководство и контроль за деятельностью оперативных органов гражданской подсистемы осуществляет специально уполномоченный орган в области гражданской авиации. Функции оперативных органов гражданской подсистемы осуществляют организации аэронавигационного обслуживания, являющиеся дочерними предприятиями федерального унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

Таким образом, в соответствии с полномочиями по государственному регулированию, предоставленными ВК РФ, военные органы Единой системы планируют использование воздушного пространства и обеспечивают разрешительный порядок его использования во взаимодействии с гражданскими органами Единой системы. Указания военных органов Единой системы по вопросам разрешения (запрета) использования воздушного пространства являются обязательными для гражданских органов.

Воздушное пространство используется различными ведомствами, авиакомпаниями и организациями. Основными пользователями воздушного

пространства прежде всего являются гражданская и государственная (военная) авиация. Учитывая то обстоятельство, что воздушное пространство, в котором осуществляются полеты гражданской, государственной и экспериментальной авиации, а также деятельность других организаций, которая может представлять собой угрозу безопасности полетов, является единым целым, в этих условиях особую значимость приобретают вопросы военно-гражданской координации ИВП и УВД.

При этом к числу основных задач военно-гражданской координации процессов планирования ИВП и УВД можно отнести обеспечение условий для:

1. Достижения и поддержания высокого уровня безопасности полетов гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

2. Корректного планирования использования воздушного пространства в интересах всех на всех стадиях, фазах и этапах планирования, с учетом всех существенных факторов, особенно установленных запретов и ограничений.

3. Эффективного управления воздушным движением: с высокой оперативностью, качеством, бесконфликтностью, с минимальными задержками и минимальными отклонениями от планов по ИВП и УВД.

4. Оперативной адаптации действий органов управления воздушным движением к изменениям планов и условий выполнения полетов (особенно к изменяющимся метеоусловиям и введенным ограничениям по использованию воздушного пространства).

5. Создания благоприятных условий для решения задач боевой подготовки военной авиации.

6. Создания благоприятных условий для обеспечения высокой регулярности и экономичности полетов гражданской и другой авиации.

Практическое решение задач планирования ИВП и УВД осуществляют соответствующие оперативные органы (центры), ведомственные командные пункты, аэродромные диспетчерские пункты, местные диспетчерские

пункты и другие органы. В большинстве случаев в центрах системы ИВП и УВД совместно (или параллельно) работают гражданские и военные специалисты. Поэтому от оперативности и качества их взаимодействия в значительной степени зависят эффективность использования воздушного пространства, надежность управления воздушным движением и, в конечном итоге, безопасность полетов. Формализацию процедур взаимодействия гражданских и военных должностных лиц органов по ИВП и УВД целесообразно осуществлять в виде специальных «Инструкций по взаимодействию...», разработанных с учетом рекомендуемой практики ИКАО, национальных особенностей организации и производства полетов и ОрВД РФ.

## 9.2. Режим воздушного пространства России

Воздушное пространство – в неюридическом смысле слова это пространство, занимаемое атмосферным воздухом. В юридическом (нормативном) значении **воздушное пространство** – это пространство, входящее в состав государственной территории и международной территории общего пользования. Верхний предел нормативного воздушного пространства в международном праве не установлен. С развитием космических полетов вопрос о верхней границе воздушного пространства и его разграничении с космическим пространством приобрел практическое значение. В 1979 г. на 22-й сессии Комитета по использованию космического пространства в мирных целях Советский Союз внес предложение установить границу между воздушным и космическим пространствами на высоте, не превышающей 100-110 км над уровнем Мирового океана. В международном праве по своему правовому статусу воздушное пространство разделяется на суверенное воздушное пространство (государственное или национальное) и открытое воздушное пространство, к которому относится воздушное

пространство над открытым морем и над сухопутными территориями, суверенитет над которыми не определен (Антарктида).

Воздушное пространство, расположенное над сухопутной и водной территорией РФ, в том числе над его территориальными водами, как записано в ВК РФ (ст. 1), является частью территории РФ и находится под его полным и исключительным суверенитетом. Принцип суверенитета над воздушным пространством составляет исходное начало для определения его режима.

Однако, определяя по своему усмотрению правовой режим своего воздушного пространства, государство не вправе устанавливать такие национальные нормы, которые направлены на нарушение суверенитета и суверенных прав других государств. Суверенитет над воздушным пространством признается международным договорным правом (ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г.) и закрепляется в национальных законах.

Режим воздушного пространства как общий термин широко применяется в нормативных актах при характеристике установленного порядка использования воздушного пространства для полетов ВС и других видов деятельности. Он определяется системой правил, которые регулируют организацию полетов ВС, включая получение соответствующих разрешений на производство полетов, координацию полетов и других видов деятельности в воздушном пространстве, введение запретов и ограничений.

Основные положения, характеризующие режим воздушного пространства РФ, записаны в ВК РФ, в федеральных правилах использования воздушного пространства РФ от 22 сентября 1999 г. № 1084, Постановлении Правительства РФ от 18 июня 1998 г. № 605, на основе которых принято большое число нормативных актов.

Правила, относящиеся к определению режима воздушного пространства, имеют конечной целью обеспечение оптимальной организации полетов и других видов деятельности и защиту интересов государства и его граждан.

### **9.3. Организация использования воздушного пространства**

Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (ВС, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведения взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

Пользователями воздушного пространства являются граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства. Все пользователи воздушного пространства обладают равными правами на его использование в соответствии с государственными приоритетами.

Пользователь воздушного пространства имеет право:

а) на обеспечение безопасности, регулярности и экономичности полетов ВС и другой деятельности в воздушном пространстве со стороны органов, ответственных за безопасность полетов и авиационную безопасность;

б) на получение от органов ОВД (управления полетами) касающейся его информации о деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, представляющей угрозу безопасности деятельности данного пользователя;

в) на внесение в установленном порядке предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства и ее элементов;

г) на внесение предложений по разработке, изменению и дополнению нормативных правовых актов РФ, связанных с использованием воздушного пространства.

Пользователь воздушного пространства обязан:

а) осуществлять свою деятельность в воздушном пространстве в соответствии с требованиями ВК РФ, других нормативных правовых актов РФ, регламентирующих использование воздушного пространства, и Федеральных правил;

б) своевременно подавать заявки (расписания, графики) на использование воздушного пространства;

в) осуществлять свою деятельность в воздушном пространстве только после получения соответствующего разрешения от центров ЕС ОрВД и в соответствии с изложенными в нем условиями, за исключением случаев, указанных в Федеральных правилах использования воздушного пространства (п. 50);

г) своевременно сообщать о начале и окончании использования воздушного пространства в соответствующие оперативные органы ЕС ОрВД, Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны (далее именуются – ВВС и ПВО);

д) содействовать органам ОВД (управления полетами) в осуществлении поисково-спасательных работ, а также при оказании помощи терпящим или потерпевшим бедствие ВС;

е) применять установленные типы и формы сообщений об использовании воздушного пространства;

ж) использовать официально издаваемые документы аэронавигационной информации.

Организация использования воздушного пространства предусматривает обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства.

Организация использования воздушного пространства включает в себя:

1) установление структуры воздушного пространства;



2) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными ст. 13 ВК;

3) обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства;

4) организацию воздушного движения, представляющую собой обслуживание (управление) воздушного движения и организацию потоков воздушного движения;

5) контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства.

Организация использования воздушного пространства осуществляется органами Единой системы организации воздушного движения РФ, а также органами пользователей воздушного пространства – органами ОВД (управления полетами) в установленных для них зонах и районах ЕС ОрВД в порядке, определенном Федеральными правилами.

Министерство обороны РФ (Управление по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением) осуществляет полное государственное регулирование использования воздушного пространства.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации осуществляет государственное регулирование деятельности по использованию той части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов.

Координация деятельности по государственному регулированию использования воздушного пространства РФ возлагается на Межведомственную комиссию по использованию воздушного пространства РФ (далее именуется – Межведомственная комиссия), а в регионах – на зональные

межведомственные комиссии по использованию воздушного пространства РФ.

## **Установление структуры воздушного пространства**

Структура воздушного пространства – совокупность разграниченных по высоте и территории зон, районов, коридоров и других элементов, обеспечивающих планирование и координирование использования воздушного пространства, непосредственное управление полетами ВС, безопасность и регулярность воздушного движения. Определение структуры воздушного пространства является обязательным мероприятием в организации использования воздушного пространства. В соответствии с этой структурой устанавливается ответственность должностных лиц за рациональное использование воздушного пространства, организацию, обеспечение и выполнение полетов ВС, пусков ракет и т.д.

Структура воздушного пространства устанавливается в соответствии с ВК РФ и Федеральными правилами по использованию воздушного пространства РФ и включает в себя следующие элементы:

- а) зоны и районы ЕС ОрВД;
- б) воздушное пространство приграничной полосы;
- в) районы аэродромов и аэроузлов;
- г) воздушные трассы и местные воздушные линии;
- д) маршруты полетов ВС;
- е) спрямленные воздушные трассы;
- ж) воздушные коридоры пролета государственной границы РФ;
- з) коридоры входа (выхода) на воздушные трассы;
- и) специальные зоны полетов ВС (зоны отработки техники пилотирования (пилотажные зоны)), зоны испытательных полетов, зоны полетов ВС на малых и предельно малых высотах;
- к) запретные зоны;

- л) зоны ограничения полетов;
- м) опасные зоны;
- н) районы полигонов, взрывных работ, противогоревых стрельб;
- о) районы авиационных работ;
- п) специальные районы;
- р) другие специальные элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам, высотам, указываются в соответствующих инструкциях.

Воздушное пространство делится на нижнее и верхнее. Границей верхнего и нижнего воздушного пространства является высота 8100 м, которая относится к верхнему воздушному пространству.

Воздушное пространство над территорией РФ, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований, стандартов, норм и процедур в области использования воздушного пространства и деятельности в области авиации возложена на РФ, делится на зоны и районы ЕС ОрВД.

В воздушном пространстве над территорией РФ вдоль ее государственной границы устанавливается приграничная полоса шириной 25 км с особым режимом ее использования.

Для выполнения полетов ВС с аэродрома устанавливается район аэродрома. Границы аэродрома (независимо от того, в чьей собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении он находится) по представлению старшего авиационного начальника аэродрома утверждаются командующим объединением ВВС и ПВО, ответственным за организацию использования воздушного пространства в зоне ЕС ОрВД, в которой расположен район аэродрома.

Воздушные трассы разрабатываются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации совместно с Министерством обороны РФ с учетом интересов всех пользователей и утверждаются Министерством обороны РФ. Предложения об открытии воздушных трасс и местных воздушных линий разрабатываются пользователями воздушного пространства, заинтересованными в их открытии.

Представление об открытии международных воздушных трасс и местных воздушных линий согласовывается с Федеральной службой безопасности РФ.

Перечень воздушных трасс РФ издается Министерством обороны РФ, а поправки к нему – специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. Перечень вводится в действие совместным приказом Министерства обороны РФ и специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Местные воздушные линии разрабатываются территориальными органами и утверждаются командующими объединениями ВВС и ПВО. Перечень местных воздушных линий и поправки к нему разрабатываются и издаются территориальными органами и вводятся в действие совместным приказом командующего объединением ВВС и ПВО и начальника межрегионального территориального управления.

Местные воздушные линии, открытые для международных полетов, включаются в перечень воздушных трасс РФ.

Запретные зоны и зоны ограничений устанавливаются по представлению федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и организаций. Запретные зоны устанавливает Генеральный штаб Вооруженных Сил РФ, а зоны ограничений – командующий объединением ВВС и ПВО (командующий авиационным объединением, командир авиационного соединения).

Запретные зоны и зоны ограничений устанавливаются в пределах обоснованного объема воздушного пространства.

Использование воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничений запрещено, за исключением:

- использования воздушного пространства организациями, в интересах которых установлены такие зоны;
- полетов на перехват ВС-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;
- полетов с целью проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера.

При необходимости использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничений в случаях, не предусмотренных Федеральными правилами, заинтересованные пользователи воздушного пространства обязаны получить специальное разрешение Министерства обороны РФ.

Данные о запретных зонах и зонах ограничений публикуются в документах аэронавигационной информации.

Для обеспечения безопасного использования воздушного пространства в районах пуска и падения ракет устанавливаются опасные зоны. Границы опасных зон и минимально безопасные высоты полетов ВС над ними устанавливаются Министерством обороны РФ. Данные об опасных зонах публикуются в документах аэронавигационной информации, а при необходимости – и в средствах массовой информации.

Элементы структуры воздушного пространства наносятся на радионавигационные карты, издаваемые Министерством обороны РФ.

## **Планирование и координирование использования воздушного пространства**

Планирование и координирование использования воздушного пространства выполняются центрами ЕС ОрВД во взаимодействии с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства.

Центры ЕС ОрВД осуществляют предварительное, суточное и текущее планирование использования воздушного пространства на основании заявок, расписаний (графиков).

Координация использования воздушного пространства осуществляется в процессе планирования и обслуживания воздушного движения с целью качественного и своевременного выполнения деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

Использование воздушного пространства без разрешения центров ЕС ОрВД допускается в случае:

- а) отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений государственной границы РФ или вооруженного вторжения на территорию РФ;
- б) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, выполнения поисково-спасательных работ;
- в) запуска, посадки, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей;
- г) предотвращения и прекращения нарушений Федеральных правил;
- д) полетов в специальных районах.

Лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства без разрешения центров ЕС ОрВД, обязаны немедленно уведомить об

этом соответствующие центры ЕС ОрВД и органы ВВС и ПВО, которые обязаны принять все возможные меры для обеспечения безопасности использования воздушного пространства в своих зонах и районах ЕС ОрВД.

## **Обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства**

Разрешение на использование воздушного пространства РФ при выполнении международных полетов российским и иностранным пользователям воздушного пространства выдается на основании:

- а) международных договоров РФ;
- б) разрешений на выполнение разовых полетов, выдаваемых Правительством РФ;
- в) разрешений (лицензий) на выполнение разовых полетов, выдаваемых ФАВТ;
- г) разрешений на выполнение разовых полетов, выдаваемых Министерством иностранных дел РФ.

Разрешение на выполнение разовых международных полетов экспериментальных ВС выдается Правительством РФ, а по экспериментальным ВС, изготовленным для гражданской авиации, – специально уполномоченным органом, осуществляющим функции государственного регулирования деятельности в области экспериментальной авиации и оформляется через Министерство иностранных дел РФ.

Разрешение на выполнение государственными ВС разовых международных полетов выдается Генеральным штабом Вооруженных Сил РФ на основании решения Правительства РФ.

Разрешение на выполнение другой деятельности, связанной с использованием воздушного пространства РФ российскими и иностранными пользователями, выдается в порядке, установленном Правительством РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ.

Регулярные международные полеты ВС РФ и иностранных государств, выполняемые на основании международных договоров РФ о воздушном сообщении, производятся в соответствии с расписанием полетов.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации по согласованию с Министерством обороны РФ, Федеральной службой безопасности РФ, Федеральной пограничной службой РФ и Государственным таможенным комитетом РФ выдает разрешения на разовые международные полеты гражданских ВС иностранных государств и российских ВС на аэродромы и в аэропорты, не открытые для международных полетов.

Выдача разрешений на полеты гражданских ВС иностранных государств по внутренним воздушным трассам РФ и вне этих трасс с посадками в международных аэропортах или на транзитные полеты по указанным трассам производится ФАВТ только после согласования с Министерством обороны РФ и Федеральной службой безопасности РФ с обязательным информированием Федеральной пограничной службы РФ и Государственного таможенного комитета РФ.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации имеет право отказать в выдаче разрешений на разовые полеты ВС иностранных государств в случае нарушения положений ВК РФ, Федеральных правил, иных нормативных правовых актов РФ.

Министерство иностранных дел РФ по согласованию с Министерством обороны РФ, Федеральной службой безопасности РФ и специально уполномоченным органом в области гражданской авиации выдает разрешения на разовые полеты ВС иностранных государств, связанные с перевозками глав государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на разовые полеты государственных ВС иностранных государств, а также на основе взаимности на транзитные полеты ВС иностранных государств, требующие использования дипломатических каналов для получения разрешений на эти полеты. В случае необходимости посадки ВС в аэропортах и на аэродромах, не



открытых для международных полетов, требуется дополнительное согласование с Федеральной пограничной службой РФ и Государственным таможенным комитетом РФ.

Министерство иностранных дел РФ представляет в Правительство РФ предложения о выдаче разрешений на разовые полеты ВС иностранных государств, с которыми РФ не имеет дипломатических отношений.

## **Организация воздушного движения**

Организация использования воздушного пространства осуществляется специально уполномоченными органами Министерства обороны РФ, специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, органами ЕС ОрВД, органами ОВД (управления полетами) пользователей воздушного пространства в установленных для них зонах и районах ЕС ОрВД.

Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется центрами ЕС ОрВД и органами пользователей воздушного пространства и включает в себя полетно-информационное обслуживание, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения, а также аварийное оповещение.

## **Контроль за соблюдением правил использования воздушного пространства**

Контроль за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства осуществляется органами ЕС ОрВД, органами ВВС и ПВО, а также органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства в установленных для них зонах и районах ЕС ОрВД.

## **9.4. Ответственность за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства**

Пользователи воздушного пространства, органы ОВД (управления полетами), граждане и юридические лица, по вине которых произошло нарушение порядка использования воздушного пространства РФ несут ответственность в соответствии с законодательством РФ.

Органы ОВД (управления полетами) обязаны немедленно информировать вышестоящие органы ОВД (управления полетами), соответствующие центры ЕС ОрВД и органы ВВС и ПВО о нарушениях порядка использования воздушного пространства РФ.

К нарушениям порядка использования воздушного пространства РФ относятся:

а) использование воздушного пространства без заявки (расписания, графика), уведомления органов ВВС и ПВО, до начала или по истечении срока действия заявки (расписания, графика), за исключением случаев, указанных в п. 50 Федеральных правил использования воздушного пространства;

б) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего оперативного органа ЕС ОрВД, за исключением случаев, указанных в п. 50 Федеральных правил использования воздушного пространства;

в) несоблюдение условий использования воздушного пространства, установленных оперативным органом ЕС ОрВД;

г) невыполнение команд органов ОВД (управления полетами) и команд истребителя-перехватчика;

д) полет российского ВС, не отвечающего на запрос по системе государственного радиолокационного опознавания;

е) несоблюдение правил пересечения государственной границы РФ и порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;

- ж) несоблюдение установленных временного, местного режима или кратковременного ограничения;
- з) полет группы ВС в количестве, превышающем указанное в заявке;
- и) использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения без специального разрешения;
- к) посадка ВС на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку, район), кроме случаев вынужденной посадки;
- л) несоблюдение ВС правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
- м) несанкционированное органом ОВД (управления полетами) отклонение ВС за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута, за исключением случаев, угрожающих безопасности полета.

По каждому случаю нарушения порядка использования воздушного пространства РФ проводится расследование. Расследование, организация учета и анализа нарушений порядка использования воздушного пространства РФ производятся в соответствии с Федеральными правилами.

Основанием для проведения расследования нарушения порядка использования воздушного пространства РФ являются сообщения органов ОВД (управления полетами), органов ВВС и ПВО, доклады командиров ВС, материалы объективного контроля, а также сообщения других органов и граждан, которым стало известно о факте нарушения.

Нарушение правил использования воздушного пространства относится к административно наказуемым деяниям (ст. 11.4 КоАП).

В соответствии с этой статьей нарушение пользователем правил использования воздушного пространства РФ влечет наложение административного штрафа: на граждан – от 10 до 20 минимальных размеров оплаты труда; на должностных лиц – от 20 до 30 минимальных размеров оплаты труда; на юридических лиц в размере от 200 до 300 минимальных размеров оплаты труда, а нарушение правил использования воздушного

пространства РФ лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, влечет наложение административного штрафа: на граждан от 15 до 25 минимальных размеров оплаты труда; на должностных лиц – от 40 до 50 минимальных размеров труда; на юридических лиц – в размере от 400 до 500 минимальных размеров оплаты труда.

В соответствии со ст. 23.50 КоАП органы Единой системы организации воздушного движения РФ рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 11.4, а так же ст. 18.1 КоАП, в части касающейся нарушения воздушного пространства РФ.

Рассматривать дела об административных правонарушениях и налагать административные взыскания от имени органов Единой системы организации воздушного движения РФ вправе:

- руководители специально уполномоченных органов в области обороны и в области гражданской авиации, осуществляющих государственное регулирование использования воздушного пространства РФ, и их заместители;
- руководители военных и гражданских оперативных органов Единой системы организации воздушного движения РФ, и их заместители.

## **ГЛАВА 10. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

### **10.1. Подготовка гражданских воздушных судов и экипажей к выполнению полета**

В ст. 68 ВК РФ установлено, что полету ВС должны предшествовать: подготовка судна и его экипажа.

Подготовка ВС к полету определяется в регламентах технического обслуживания ВС и других нормативных актах. К полетам допускаются ВС, удовлетворяющие техническим условиям, установленным в руководстве по летной эксплуатации типа ВС. Каждое ВС должно иметь государственный и регистрационный опознавательные знаки; судовые документы, предусмотренные ст. 67 ВК РФ. Порядок допуска к полетам гражданских ВС устанавливается федеральными авиационными правилами.

Пилотирование ВС разрешается экипажу, допущенному к полетам на судах данного типа и в определенных условиях. Все лица, входящие в состав летного экипажа, обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полету в соответствии с требованиями НПП ГА.

В ходе подготовки к полету экипажу предоставляется штурманское обеспечение, обеспечение аэронавигационной информацией и метеорологическое обеспечение.

Деятельность экипажа осуществляется под руководством командира ВС. В общем виде обязанности командира ВС излагаются в ВК РФ (п. 2 ст. 57). В ней указывается, что командир ВС руководит работой экипажа ВС, отвечает за дисциплину и порядок на ВС, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту ВС людей, сохранности ВС и находящегося на нем имущества.

К деятельности экипажа, которой руководит командир ВС, в НПП ГА и других нормативных актах относятся: предполетная подготовка экипажа, проверка состояния и готовности к полету ВС и его оборудования, загрузка ВС, эксплуатация ВС и его оборудования при выполнении полета и другие работы, связанные с производством полетов, обеспечением их безопасности.

## 10.2. Правила полетов и их содержание

**Правила полетов** – совокупность установленных государством правовых норм, регулирующих связанные с полетом и маневрированием ВС действия командиров ВС (пилотов) как участников воздушного движения. В отличие от правил пилотирования, определяющих технические требования, которые должны соблюдаться пилотом при управлении ВС и эксплуатации его оборудования, правила полетов регулируют отношения, возникающие у командиров ВС в процессе производства полетов с командирами других ВС, которые находятся в полете (например, при визуальном расхождении ВС в полете для предупреждения столкновения между ними и др.), с органами обслуживания воздушного движения (напр., при получении разрешения на вылет, посадку и др.), а также по поводу соблюдения запретов и ограничений в отношении полетов ВС, установленных для защиты охраняемых государством интересов. В последнем случае правила предписывают командиру ВС соблюдать требования, направленные на защиту:

а) интересов внешней безопасности и обороноспособности страны (например, запрещают нарушать установленные запретные зоны, зоны ограничения полетов и др.);

б) личных и имущественных интересов физических и юридических лиц (например, обязывают выдерживать минимальные безопасные высоты полета, соблюдать ограничения в отношении полетов над населенными пунктами и др.);

в) безопасности данного ВС и других ВС (например, запрещают отклоняться от воздушной трассы, снижаться ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет при внезапном попадании в условия плохой видимости и др.).

Установление правил полетов происходит под влиянием целого ряда факторов: типов ВС, уровня их технической оснащенности, географических особенностей места совершения полета (равнинная, горная местность, полеты в условиях пустынь, Арктики, Антарктики и т.д.), вида деятельности, осуществляемой с помощью ВС. Например, полеты по выполнению авиационных работ, испытательные, спортивные, учебные полеты, вылеты для целей поиска и спасания и т.д. отличаются значительной спецификой от полетов рейсовых самолетов. Вместе с тем существует компактная группа относительно стабильных правил полетов общего характера, которые складываются под влиянием объективных требований к обеспечению безопасности полета любого летательного аппарата, а также воздушной обстановки в целом.

Подавляющее большинство правил полетов относится по времени их применения к периоду нахождения ВС в полете, а также к движению по площади маневрирования аэродрома для целей вылета и заруливания на стоянку после посадки. Часть правил определяет действия командира ВС до начала полета и касается изучения данных о фактической и прогнозируемой погоде в районе полета, подготовки плана полета и его представления в орган обслуживания воздушного движения (ОВД), получения разрешения на вылет и др., а также после выполнения полета (передача сообщения в орган ОВД об окончании полета).

Правила полетов подразделяются на два основных вида: правила визуальных полетов (ПВП) и правила полетов по приборам (ППП).

**Правила визуальных полетов (ПВП)** — правила полетов, которые применяются, когда пилотирование ВС и его навигация осуществляются визуально. В основе ПВП лежит принцип «вижу и меня видят». Иногда этот принцип формулируют несколько иначе: «вижу и избегаю столкновений». Выполняя полет по ПВП, командир ВС должен постоянно вести визуальное наблюдение за воздушной обстановкой и в ходе полета и

маневрирования выдерживать установленные интервалы с другими ВС, находящимися в полете. Если полет выполняется на малых высотах, он обязан также визуально наблюдать за впереди расположенной местностью, выдерживать истинную безопасную высоту полета и обходить искусственные препятствия. Выдерживание установленного маршрута полета осуществляется по наземным ориентирам, имеющимся на борту навигационным приборам.

ПВП могут применяться только при наличии определенных установленных в законодательстве условий. По общему правилу они допускаются в нижнем воздушном пространстве, на скорости не выше установленной, днем, при наличии соответствующих метеорологических условий, определяемых видимостью и высотой нижней границы облаков над рельефом местности. Устанавливаемые государствами требования относительно условий, в которых разрешаются полеты по ПВП, весьма разнообразны и относятся к числу правил, по которым государства имеют наибольшее число расхождений со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

ПВП определяют порядок расхождения ВС в полете (при движении на встречном и пересекающихся курсах, при обгоне), порядок обхода искусственных препятствий, поддержания радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения и получения от него информации, необходимой для безопасного выполнения полета, и т.д. Полеты по ПВП, согласно стандартам ИКАО, производятся, как правило, в неконтролируемом воздушном пространстве, в котором ВС обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием и аварийным оповещением. В контролируемом воздушном пространстве, если в нем разрешаются полеты по ПВП, ВС, выполняющие полет по ПВП, могут, при наличии соответствующего решения, обеспечиваться диспетчерским обслуживанием. Полеты в этом случае называются контролируемыми полетами по ПВП.



**Правила полетов по приборам (ППП)** — правила полетов, которые применяются, когда пилотирование ВС и его навигация осуществляются по пилотажно-навигационным приборам. К полетам по ППП допускаются пилоты, имеющие соответствующую квалификацию и допуск для производства таких полетов, и ВС, бортовое пилотажно-навигационное оборудование которых позволяет выполнять полет по приборам.

ППП рассчитаны на применение в контролируемом воздушном пространстве под контролем и управлением со стороны органа ОВД, осуществляющего диспетчерское обслуживание. ППП, в отличие от правил визуального полета (ПВП), предполагают возложение на орган ОВД обязанностей по обеспечению безопасного эшелонирования ВС, т.е. их рассредоточения между собой на установленные дистанции и интервалы. Тем самым предопределяются порядок взаимодействия командиров ВС с органами ОВД и содержание правил, которые регулируют их отношения. Выполняя полет по ППП, командир ВС обязан до начала полета представить в орган ОВД план полета, в котором по установленной форме указываются время вылета, аэродромы вылета, назначения и запасные, маршрут, эшелон (высота), другие параметры полета и т.д. Он должен выполнять полет в строгом соответствии с планом, выдерживать заданные параметры полета, не допускать отклонения от установленных схем выхода из района аэродрома, воздушных трасс (маршрутов), схем снижения и захода на посадку. Изменения в план полета как до, так и во время выполнения полета могут вноситься командиром ВС только по согласованию с органом ОВД. На протяжении всего полета командир ВС обязан поддерживать непрерывную двустороннюю радиосвязь с органом ОВД, своевременно и точно информировать его о фактическом местоположении, высоте и условиях полета ВС, запрашивать и получать информацию, необходимую для безопасного выполнения полета. Любой маневр ВС до его исполнения должен согласовываться с органом ОВД. Все указания и разрешения, касающиеся полета и маневрирования ВС, поступающие от органа ОВД, для

командиров ВС (пилотов) имеют юридически обязательную силу. Если они не обеспечивают безопасности полета, командир ВС может запросить и получить новое указание (разрешение). Самостоятельно отступать от них с последующим докладом органу ОВД он может только в чрезвычайной ситуации, требующей немедленных действий в интересах безопасности ВС.

Возложение ответственности на органы ОВД за безопасное эшелонирование ВС и предотвращение столкновений между ними не освобождает командира ВС и других членов летного экипажа от обязанности вести во время полета постоянное наблюдение за воздушной обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств и принимать соответствующие меры по их расхождению в порядке, предусмотренном ПВП.

При выполнении полета по ППП в консультативном воздушном пространстве безопасное эшелонирование ВС осуществляется органом ОВД, обеспечивающим консультативное обслуживание

В интересах обеспечения безопасности и эффективности полетов государства-участники Чикагской конвенции 1944 г. обязались «поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции» (ст. 12). Правила полетов, которые принимаются ИКАО, содержатся в Приложении 2 к Чикагской конвенции, Процедурах аэронавигационного обслуживания (1CAO Doc. 4444 – RAC/501/12, ICAO Doc. 8168 – ORS/611), Дополнительных региональных процедурах (1CAO Doc. 7030) и некоторых других документах. О различиях между национальными правилами и правилами, предусмотренными в международных стандартах, включенных в Приложение 2 к Чикагской конвенции, каждое договаривающееся государство незамедлительно уведомляет ИКАО.

Сведения об отличии национальных правил от правил, рекомендуемых ИКАО, государства публикуют в издаваемых ими Сборниках аэронавигационной информации.

Правила полетов, действующие в пределах государства, обязательны для всех ВС независимо от их национальной принадлежности.

Открытое воздушное пространство свободно для полетов ВС всех стран. Во время полетов они остаются под юрисдикцией государства регистрации ВС. Для обеспечения единообразия издаваемых государствами правил полетов над открытым морем, что имеет исключительно важное значение для безопасности ВС, в Чикагской конвенции содержится следующее положение: «Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с Чикагской Конвенцией» (ст. 12). Указанное обстоятельство практически означает, что ВС государств при полетах над открытым морем, не должны отступать от правил, установленных ИКАО. Отражая объективную необходимость согласования правил полетов и правил ОВД, которыми регулируются отношения командиров ВС с органами ОВД во время полета в воздушном пространстве над открытым морем, многие стандарты Приложения 2 предусматривают право государств вносить в конкретные правила полетов определенные дополнения, которые в целом не нарушают единообразия правового регулирования. В отношении полетов над открытым морем это право, согласно 14-й поправке к Приложению 2, принадлежит «соответствующему полномочному органу ОВД» государства, обеспечивающего обслуживание воздушного движения в установленном районе воздушного пространства над открытым морем. Определяемые им требования в пределах, предусмотренных непосредственно в международном стандарте, обязательны в данном воздушном пространстве для ВС всех государств-участников Чикагской конвенции.

Соблюдение правил полета лежит на командире ВС. Каждый полет должен выполняться в точном соответствии с правилами, действующими в месте выполнения полета. Отступление от правил полета допускается только при возникновении чрезвычайных обстоятельств, делающих такое

отступление абсолютно необходимым в интересах безопасности ВС и других случаях, указанных непосредственно в законе. ВК в п. 1 ст. 58 устанавливает, что «в случае явной угрозы безопасности полета в целях спасания жизни людей, находящихся на борту судна, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа Единой системы организации воздушного движения, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов».

Государства-участники Чикагской конвенции обязались обеспечить, чтобы каждое ВС, несущее их национальные знаки, где бы оно ни находилось, «соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов», а также «привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты» (ст. 12). Командир ВС за нарушение правил полетов в пределах иностранного государства несет ответственность по законам страны, в которой совершено нарушение. Гражданское ВС не считается частью территории государства его регистрации, и его командир не пользуется судебным иммунитетом. Если в пределах иностранного государства нарушено национальное правило, т.е. правило государства регистрации судна, причем нарушение не было связано с необходимостью соблюдать правила, установленные в стране пребывания, командир ВС несет ответственность по законам своего государства. При нарушении правил полетов в воздушном пространстве над открытым морем командир ВС отвечает по законам своей страны, в том числе за нарушения требований установленных полномочным органом ОВД для данного района открытого моря на основании и в пределах, предусмотренных международным стандартом Приложения 2 к Чикагской конвенции.

### 10.3. Международные полеты воздушных судов

Международный полет ВС – полет ВС в воздушном пространстве более чем одного государства (п. 1 ст. 79 ВК РФ).

При международном полете ВС должны соблюдать правила полетов, действующие в месте выполнения полета, и другие регулирующие эксплуатацию и навигацию ВС правила, установленные государством, в котором находится ВС. Должны выполняться также правила паспортного, таможенного, валютного, санитарного и других видов контроля, предусмотренные государством для въезда пассажиров и членов экипажа ВС, ввоза, вывоза и транзитных перевозок грузов и почты. Правила, регулирующие, согласно национальному законодательству, все вопросы производства международных полетов и осуществления связанной с ними деятельности, публикуются государствами для сведения иностранных эксплуатантов (владельцев) ВС в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации (п. 3 ст. 79 ВК РФ).

Международные полеты ВС выполняются на основе международных договоров РФ или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

Опознавательные знаки ВС иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами специально уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.

Международные полеты производятся по международным воздушным трассам и в аэропорты, открытые для международных полетов.

Для выполнения полетов ВС иностранных государств в воздушном пространстве РФ эксплуатанты обязаны предоставить специально уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и ВС. Условия такого обеспечения устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Международные полеты подразделяются на международные полеты регулярные и международные полеты нерегулярные.

**Международные полеты регулярные** – международные полеты, которые характеризуются следующими признаками: осуществляются с целью перевозки пассажиров, грузов и почты; доступны для любого лица, пожелавшего воспользоваться услугами воздушной перевозки; производятся между одними и теми же двумя пунктами и более в соответствии с опубликованным расписанием либо, при отсутствии такого расписания, рейсами, настолько частыми и регулярными, что они в своей совокупности представляют собой явную систематическую серию. Рейсы, осуществляемые дополнительно к расписанию в целях обеспечения существующей потребности в перевозках по установленной воздушной линии, также относятся к регулярным полетам. Согласно Чикагской конвенции 1944 г., никакие международные регулярные полеты не могут осуществляться над территорией или на территорию договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению и иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции. Практически право на выполнение международных регулярных полетов и осуществление воздушных перевозок предоставляется на основании двусторонних межгосударственных соглашений о воздушном сообщении.

**Международные полеты нерегулярные** – международные полеты, которые по одному или нескольким признакам не могут быть отнесены к международным полетам регулярным. По общему правилу это эпизодические, разовые полеты. Весьма распространены нерегулярные полеты, осуществляемые для обеспечения чартерных перевозок.

В отношении международных нерегулярных полетов, в отличие от полетов регулярных, в Чикагской конвенции 1944 г. предусмотрено право ВС договаривающихся государств выполнять такие полеты на или через территорию других договаривающихся государств и совершать в их

пределах посадки с некоммерческой целью без необходимости получения на это предварительного разрешения. Государства сохраняют за собой право требовать от ВС:

- 1) совершения посадки при транзитных беспосадочных полетах;
- 2) выполнения полетов по предписанным маршрутам или получения специального разрешения, если полет предполагается выполнять над районами, которые недоступны или не имеют надлежащих аэронавигационных средств;
- 3) соблюдать правила, условия и ограничения, установленные государством в отношении перевозки пассажиров, грузов и почты за вознаграждение или по найму при международных нерегулярных полетах ВС.

Чикагская конвенция решает вопрос о взаимном предоставлении права на выполнение международных нерегулярных полетов. Порядок реализации этого права определяется государствами с учетом международных обязательств посредством издания соответствующих законодательных актов или, что характерно для чартерных перевозок, соглашений с заинтересованными странами. Для выполнения международных нерегулярных полетов государства обычно требуют представления предварительной заявки (уведомления) на предстоящий полет с приложением установленных документов, а также получения подтверждения от них относительно принятия ВС и обеспечения его полета в соответствии с представленной заявкой (уведомлением).

## 10.4. Коммерческие права на осуществление международных авиаперевозок

### Понятие и виды коммерческих прав

Международные воздушные сообщения, как регулярные, так и нерегулярные, осуществляются прежде всего в целях перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты за плату, т.е. носят коммерческий характер. Международные полеты с некоммерческими целями выполняются в ограниченных случаях. Регулярные полеты выполняются только с коммерческими целями.

**Коммерческие права** – права при выполнении международных полетов осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты, включая объемы и направления таких перевозок. Они предоставляются одним государством другому государству на основании международного договора. Пользоваться такими правами могут ВС, имеющие национальную принадлежность соответствующего государства. Коммерческие права являются самостоятельным видом прав и не вытекают из права на выполнение полетов, хотя и связаны с ним.

В практике установления международных воздушных сообщений принято для определения объемов коммерческих прав использовать их деление на так называемые **«свободы воздуха»**. Впервые пять «свобод воздуха» были сформулированы на Чикагской конвенции 1944 г. при подписании Соглашения о международном транзитном сообщении 1944 г. и Соглашения о международном воздушном транспорте 1944 г. В дальнейшем они были сформулированы в доктрине международного воздушного права, которая дополнила их еще тремя «свободами», и в настоящее время выглядят следующим образом.

**Первая «свобода воздуха»** – право осуществлять транзитный полет без посадки на территории государства, предоставившего это право.



**Вторая «свобода воздуха»** – право осуществлять транзитный полет с некоммерческой (технической) посадкой на территории государства, предоставившего это право. При такой посадке могут осуществляться заправки топливом, ремонтные работы, не должны производиться погрузка и выгрузка любой коммерческой загрузки. Таким образом, первая и вторая «свободы воздуха» не предусматривают осуществление коммерческой деятельности на территории соответствующего государства. Следовательно, они носят вспомогательный характер, обеспечивая перевозки в третьи государства, лежащие на маршруте полетов. Первые две «свободы воздуха» не создают прав на осуществление перевозок в прямом смысле этого слова, а создают условия для использования следующих трех «свобод воздуха».

**Третья «свобода воздуха»** – право высаживать на иностранной территории пассажиров и выгружать грузы и почту, взятые на борт ВС на территории государства, чью национальную принадлежность имеет ВС

**Четвертая «свобода воздуха»** – право принимать на иностранной территории пассажиров, направляющихся на территорию государства, чью национальную принадлежность имеет ВС, а также адресуемые туда же грузы и почту. Третья и четвертая «свободы воздуха» обеспечивают перевозки между странами-партнерами по соглашению и, как правило, по отдельности не предоставляются.

Таким образом, первые четыре «свободы воздуха» обеспечивают выполнение перевозок между странами-партнерами соответствующего соглашения, включая транзитный пролет стран, лежащих на маршруте полетов. В связи с этим их называют основными (базовыми) свободами в отличие от пятой «свободы» – «всеобщего каботажа».

**Пятая «свобода воздуха»** – право принимать на территории страны-партнера по соглашению пассажиров, направляющихся на территорию третьего государства, а также адресуемые туда же груз и почту, и право высаживать пассажиров и выгружать груз и почту, следующие с территории такого третьего государства в страны-партнеры по соглашению.

Для реализации этого права необходимо, чтобы аналогичные права были получены и от соответствующих третьих государств. Пятая «свобода» представляет принципиально новое по сравнению с третьей и четвертой «свободами» право коммерческой деятельности. В соответствии с пятой «свободой» можно осуществлять авиаперевозки на участках маршрута между третьими странами и страной-партнером по соглашению. При пользовании пятой «свободой» в сфере коммерческой деятельности авиапредприятия вовлекаются новые рынки перевозок, сложившиеся между третьими странами и страной-партнером по соглашению. Это дает дополнительные возможности для увеличения загрузки самолетов, но создает трудности в получении этих прав. Если при заключении соглашений о воздушном сообщении практически не возникает вопроса о предоставлении третьей и четвертой «свобод», то вопрос о пятой «свободе» вызывает жаркие дискуссии, так как затрагивает интересы национальных предприятий, уменьшая их потенциальные возможности осуществлять перевозки в третьи страны самостоятельно. Поэтому право пятой «свободы» в полном объеме (перевозки в любые третьи страны) практически почти никогда не предоставляется. Обычно оговариваются конкретные страны и пункты в них, куда предоставляются права пятой «свободы». На практике иногда используется «урезанная» пятая «свобода», так называемый стоп-овер – остановка на маршруте с правом дальнейшей перевозки пассажиров, сделавших остановку, но без права перевозить пассажиров, для которых этот пункт является пунктом отправления.

**Шестая «свобода воздуха»** – право осуществлять перевозки пассажиров, груза, почты между страной-партнером по соглашению и третьей страной в обоих направлениях через свою территорию. Формально при использовании шестой «свободы воздуха» осуществляется перевозка из одной страны, например, Франции, в другую – РФ (четвертая «свобода воздуха») и затем без пересадки или перегрузки на другой рейс,

эта перевозка продолжается из своей страны – РФ до другой страны, например, Японии (третья «свобода воздуха»).

**Седьмая «свобода воздуха»** – право осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между страной-партнером по соглашению и третьей страной в обоих направлениях, используя при этом воздушную линию, не проходящую над территорией собственной страны.

**Восьмая «свобода воздуха» – каботаж** – авиаперевозки между пунктами, расположенными на территории одного и того же государства. По общему правилу право на осуществление таких перевозок иностранным авиаперевозчикам не предоставляется. Под каботажом имеются в виду не только внутренние перевозки, но и международные, если они включают внутренний участок.

Ст. 63 п. 5 ВК РФ предусматривает, что иностранные ВС не имеют права принимать на борт на территории РФ пассажиров, багаж, грузы и почту для перевозки их в другой пункт РФ без разрешений специально уполномоченного органа в области ГА, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

Все «свободы воздуха», как правило, ограничиваются определенной частотой полетов, конкретными пунктами, странами, реже – регионами, в пределах которых они могут быть использованы.

## **Предоставление коммерческих прав**

Предоставление коммерческих прав, так же как и прав на выполнение самих полетов, является прерогативой государства, что вытекает из суверенитета государства над воздушным пространством его территории.

Коммерческие права в международных воздушных сообщениях приобретаются на разрешительной основе; в отношении регулярных перевозок, как правило, на основании заключения соглашений о международных

воздушных сообщениях, а в отношении нерегулярных (разовых, эпизодических) – на основании специальных разрешений, выдаваемых государствами, либо также соглашений, крупнейшим из которых является Парижское соглашение 1956 г. о коммерческих правах в нерегулярном воздушном сообщении в Европе.

В РФ только ст. 63 ВК имеет прямое отношение к коммерческой деятельности иностранных авиапредприятий. Решив вопрос о каботаже аналогично тому, как он решается в ст. 7 Чикагской конвенции, ВК не содержит никаких других положений, прямо регулирующих деятельность иностранных авиапредприятий на территории РФ. Таким образом, ВК не разделяет в этом случае право выполнять полеты и право осуществлять при этом перевозки, т.е. пользоваться коммерческими правами.

На практике соглашения о воздушном сообщении содержат перечень коммерческих прав, которые стороны предоставляют друг другу на основе взаимности. Соглашения предусматривают также правила и положения, регулирующие порядок установления и утверждения тарифов на авиаперевозки, ряд других вопросов, связанных с возможностями самостоятельной коммерческой деятельности авиапредприятий, назначенных сторонами для эксплуатации договорных линий, распределение объемов перевозок между авиапредприятиями.

При определении общего объема предоставляемых друг другу коммерческих прав стороны обычно стремятся к тому, чтобы эти права были примерно одинаковы по своим экономическим показателям. Самый простой, классический случай – обмен коммерческими правами, т.е. предоставление примерно равных по объему прав.

Двусторонние соглашения о воздушном сообщении обычно предусматривают ответственность сторон за выполнение его условий. Каких-либо особых правил ответственности, касающихся только осуществления коммерческих прав, в соглашениях обычно не содержится. Тем не менее в них

закреплены общие положения о том, что «каждая договаривающаяся сторона сохраняет за собой право приостановить, временно отменить или взять назад разрешение на эксплуатацию договорных линий от назначенного авиапредприятия другой договаривающейся стороны в случае несоблюдения этим авиапредприятием или другой договаривающейся стороной своих обязательств по настоящему соглашению». К таким мерам можно прибегать только в крайних случаях. На практике в ряде государств получило широкое применение установление административных и уголовных санкций за нарушение условий эксплуатации международных воздушных линий. В последние годы разрабатываются и применяются нормы национального законодательства, предусматривающие санкции за нарушение тарифов.

## **ГЛАВА 11. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **11.1. Понятие и виды обслуживания воздушного движения**

Обслуживание воздушного движения (ОВД) в гражданской авиации один из основных видов деятельности, имеющий своей целью обеспечение безопасности, регулярности и эффективности как полетов отдельных ВС, так и воздушного движения в целом. На ОВД возлагаются предотвращение столкновений между ВС (а при движении по площади маневрирования аэродрома, кроме того, с препятствиями на этой площади), поддержание порядка и ускорения движения в потоке ВС, обеспечение их экипажей информацией, необходимой для безопасного выполнения полетов, а также извещения органов обеспечения о ВС, нуждающихся в поиске и спасании.

В зависимости от решаемых задач и методов их осуществления различают следующие виды ОВД:

**1. Полетно-информационное.** Согласно документам ИКАО, полетно-информационное обслуживание предоставляется всем ВС во всем воздушном пространстве. Оно заключается в предоставлении экипажам ВС информации и консультаций, касающихся фактической и прогнозируемой погоды в районе полета, работы радиотехнических средств, состояния аэродромов, угрозы столкновения с беспилотными неуправляемыми аэростатами и другими ВС и т.п. Предусмотренные в нормативных актах перечни полетной информации, которая передается командиру ВС как до полета, так и на различных его этапах, обычно заканчивается словами «и другой информации, необходимой для безопасного и эффективного выполнения полета».

**2. Диспетчерское обслуживание** – вид обслуживания воздушного движения, который имеет своей задачей предотвращение столкновений, увеличение пропускной способности воздушного пространства, ускорение прохождения ВС без ущерба для безопасности воздушного движения. Диспетчерское обслуживание предоставляется ВС, которые выполняют полет в контролируемом воздушном пространстве (т.е. где предусмотрено диспетчерское обслуживание) и в отношении которых в орган ОВД представлен план полета по установленной форме. При диспетчерском обслуживании контроль за полетами ВС и определение их местонахождения относительно друг друга осуществляется по данным радиолокационных станций и докладам командиров ВС о пролете установленных пунктов обязательного донесения. Орган ОВД осуществляет диспетчерское обслуживание посредством передачи командирам ВС диспетчерских разрешений (по запросу командира) и указаний (по своей инициативе), касающихся порядка выполнения полетов.

**3. Консультативное ОВД** в документах ИКАО рассматривается в качестве переходного от полетно-информационного к диспетчерскому. Воздушное пространство за пределами районов и зон с диспетчерским об-

служиванием считается неконтролируемым. В нем ОВД ограничивается полетно-информационным или (для консультативных районов) консультативным обслуживанием. Суть его заключается в том, что задачи, установленные для диспетчерского обслуживания (предотвращения столкновений), решаются методами, присущими полетно-информационному обслуживанию. Экипажам ВС, выполняющим полет по правилам полета по приборам, передается информация о воздушной обстановке в районе полета и рекомендации (советы) относительно действий для предупреждения столкновений с другими ВС. Эти рекомендации для командира ВС не обязательны. Однако о своих действиях в связи с полученной рекомендацией, равно как и обо всех изменениях в плане полета, представленном до вылета, он обязан сообщить органу ОВД, обеспечивающему консультативное обслуживание.

**4. Аварийное оповещение** органов ОВД заключается в извещении органов поисково-спасательного обеспечения о ВС, которые нуждаются в поиске и спасении или в отношении которых совершен акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Каждый вид обслуживания имеет самостоятельное значение и обеспечивается соответствующими органами ОВД: центрами полетной информации и диспетчерскими органами ОВД. На органы, обеспечивающие диспетчерское обслуживание возлагается одновременно полетно-информационное обслуживание ВС, выполняющих полеты под их контролем. Аварийное оповещение обеспечивается всеми органами ОВД.

В деятельности по обеспечению ОВД различаются два основных направления. Первое из них связано с организацией ОВД, которая относится к компетенции полномочных органов государства. Второе – с оперативным обслуживанием непосредственно воздушного движения, которое осуществляется создаваемыми для этой цели органами ОВД, каждым в пределах установленных для него района, зоны, сектора.

Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО, касающиеся организации ОВД, составляют основное содержание Приложения 11 к Чикагской конвенции. Правила ОВД, которые предназначены для регулирования обслуживания непосредственно воздушного движения, содержатся в основном в документах ИКАО, занимающих более низкую иерархическую ступень, – в Процедурах аэронавигационного обслуживания, Дополнительных региональных процедурах и др.

## **11.2. Обслуживание воздушного движения в суверенном воздушном пространстве**

Обязательства государств, касающиеся ОВД в суверенном воздушном пространстве ВС, выполняющих международные полеты, определены в ст. 28 Чикагской конвенции 1944 г. Конвенция устанавливает, что каждое государство-участник, насколько оно сочтет это возможным, обязуется предоставлять в пределах своей территории радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, которые будут рекомендоваться в соответствии с Конвенцией. Характер обязательств государств в отношении аэронавигационного обслуживания международных полетов, выраженный формулой «насколько оно сочтет это возможным», соответствует требованиям ст. 37 Конвенции, предусматривающей право государств на отступление от международных стандартов, рекомендуемой практики и процедур, рекомендуемых ИКАО. Но большинство государств достигло значительного единообразия в национальных правилах ОВД на базе международных стандартов, рекомендуемой практики и процедур ИКАО. Важная роль в этом отношении принадлежит аэронавигационным конференциям ИКАО и региональным аэронавигаци-



онным совещаниям, рекомендации которых реализуются в международных стандартах и рекомендуемой практике ИКАО, процедурах и региональных аэронавигационных планах, одобряемых Советом ИКАО. О всех расхождениях национальных правил с правилами ИКАО в сфере ОВД государства информируют Совет ИКАО, который в свою очередь уведомляет о них все другие государства. Сведения об особенностях организации и обеспечения ОВД государства публикуют в Сборниках аэронавигационной информации.

По общему правилу государства обеспечивают ОВД в национальном воздушном пространстве своими органами, специально создаваемыми для целей ОВД. Однако любое государство по соглашению с другим государством может передавать последнему обязанности по обеспечению ОВД во всем воздушном пространстве или его части. На такую возможность указывается в одном из международных стандартов, включенных в Приложение 11 к Чикагской конвенции 1944 г. Передача должна осуществляться без ущерба для суверенитета передающего государства. В соответствии с этим ответственность государства, принимающего обязанности по обеспечению ОВД, ограничивается в пределах территории передающего государства техническими и эксплуатационными функциями, и в своих действиях оно не выходит за рамки соображений, относящихся к обеспечению безопасности и ускорения прохождения ВС. Обслуживание производится в соответствии с требованиями передающего государства и, при наличии договоренности, с использованием создаваемых им средств и служб. Государства, как передающие ответственность, так и обеспечивающие его, могут в любое время прекратить действие заключенного между ними договора.

Помимо передачи по соглашению одним государством другому государству обязанностей по организации и обеспечению ОВД осуществление ОВД может возлагаться на специально создаваемый государствами меж-

дународный орган. ИКАО в целом положительно относится к практике организации международных органов ОВД. В условиях функционирования международного органа ОВД обслуживание удешевляется за счет более рационального размещения и использования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, а также уменьшения числа органов ОВД. Упрощаются и ускоряются координация и регулирование полетов ВС, осуществляющих международные полеты. В настоящее время известны три международных органа ОВД: Евроконтроль, КОКЕСНА И АСЕКНА. Несмотря на все преимущества, которые могут быть получены при создании международных органов ОВД, государства сдержанно относятся к их созданию. Причины носят политический характер, а также нежелание ставить обеспечение полетов национальной авиации в зависимость от международного органа.

### **11.3. Обслуживание воздушного движения над открытым морем**

При обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем действует принцип свободы полетов ВС, а организация и обеспечение ОВД осуществляются государствами, которые приняли на себя соответствующие обязательства. Границы, в пределах которых они обеспечивают ОВД, определяются на основании региональных аэронавигационных соглашений, одобренных Советом ИКАО.

Утверждая Приложение 11 к Чикагской конвенции 1944 г. («Обслуживание воздушного движения»), Совет ИКАО отметил в своей резолюции, что государства, обеспечивающие ОВД над открытым морем, могут при этом применять стандарты и рекомендуемую практику ИКАО, включенные в Приложение 11, в соответствии с порядком принятым для воздушного пространства, которое находится под их юрисдикцией.

ОВД в воздушном пространстве над открытым морем, которое входит в прибрежные районы полетной информации (РПИ), обеспечивается государствами в порядке и соответствии с правилами, которые установлены ими для применения в суверенном воздушном пространстве. Тем самым предотвращается появление проблем технического характера, неизбежных в случае использования органами ОВД двух систем правового регулирования (одной – для суверенного воздушного пространства, а другой – для воздушного пространства над открытым морем) в пределах одного и того же РПИ.

Несколько иначе решается вопрос об обеспечении ОВД в океанических РПИ, которые целиком расположены в открытом море. В связи с их удаленностью от государств, осуществляющих ОВД, и необходимостью его согласования со многими государствами, обеспечивающими обслуживание в примыкающих к ним РПИ, многие вопросы, касающиеся ОВД (например, бокового и продольного эшелонирования ВС, т.е. их рассредоточения в воздушном пространстве для выполнения полетов по установленным маршрутам), решаются на региональных аэронавигационных совещаниях и проводятся в жизнь по согласованию между полномочными органами обслуживающих государств с учетом готовности назначенных ими органов ОВД к применению рекомендаций регионального совещания.

В тех случаях, когда государство не в состоянии выполнять обязанности по обеспечению ОВД над открытым морем из-за международного конфликта, гражданской войны, стихийного бедствия или другого чрезвычайного обстоятельства, ОВД временно осуществляется государствами, обеспечивающими обслуживание в примыкающих РПИ. Для предупреждения возможного нарушения ОВД в воздушном пространстве над открытым морем в связи с возникновением чрезвычайных обстоятельств ИКАО рекомендует государствам, обеспечивающим обслуживание в смежных РПИ, заблаговременно вступать в соглашения, предусматривающие перераспределение обязанностей по ОВД на период действия этих обстоятельств.

Временное изменение границ ОВД на период, пока не будет возобновлено первоначальное обслуживание, подлежит одобрению Совета ИКАО.

## **11.4. Правила непосредственного обслуживания воздушного движения**

Характер и объем обслуживания, предоставляемого ВС, зависит от вида ОВД. Однако само обслуживание во всех случаях выступает как процесс взаимодействия между органом ОВД и командирами ВС в рамках системы «полеты ВС – обслуживание воздушного движения». Правила, регулирующие деятельность органов ОВД, как и правила полетов, относятся к нормам административного права. По общему правилу они носят императивный характер, исключая какое-либо отступление от них диспетчера органа ОВД. Однако нормы, определяющие технологию работы диспетчера, оставляют за ним выбор способа действия для обеспечения требований, предусмотренных правилами ОВД. Тем самым он имеет возможность гибко реагировать на складывающуюся воздушную обстановку.

Взаимодействие органа ОВД с командиром ВС в ходе обслуживания воздушного движения осуществляется в двух основных формах: предоставление полетной информации, что характерно для всех видов обслуживания, и выдача диспетчерских разрешений, что присуще только диспетчерскому ОВД.

Предоставление полетной информации независимо от ОВД имеет одну и ту же юридическую природу. Объем информации, которую обязан передать орган ОВД, определяется нормативными документами. На основании этой информации командир ВС принимает решение. Он же несет ответственность за возможные последствия своего решения.

Диспетчерское разрешение как форма взаимодействия органа ОВД с командиром ВС при диспетчерском обслуживании означает предоставление командиру ВС полномочий на выполнение полета и маневрирование в пределах соответствующего района (зоны). Диспетчерское разрешение, переданное командиру ВС, будь то по просьбе или по инициативе органа ОВД, имеет для него юридически обязательную силу. Как указывается в документах ИКАО, диспетчеры органов ОВД выдают такие диспетчерские разрешения, которые необходимы в целях предотвращения столкновения, а также ускорения и поддержания порядка в потоке движения ВС. Однако эти разрешения (указания) не освобождают командира ВС от ответственности за безопасность ВС и соблюдение требований, регламентирующих управление ВС. Поэтому в тех случаях, когда диспетчерское разрешение не обеспечивает безопасности полета, командир ВС может запросить и получить новое разрешение. В чрезвычайной ситуации, требующей немедленных действий в интересах безопасности ВС, его командир может отступить от диспетчерского разрешения с последующим докладом органу ОВД о принятых действиях.

## ГЛАВА 12. ПОМОЩЬ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ, ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ

### 12.1. Основные цели и принципы поиска и спасания воздушных судов

Поиск и спасание – это система мер по обнаружению ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, и оказанию помощи пострадавшим.

Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (Служба поиска и спасания) является функциональной подсистемой Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Служба поиска и спасания осуществляет специальные исполнительные, контрольные, разрешительные и надзорные функции по организации и проведению поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов.

Основными задачами Службы поиска и спасания являются:

- организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;
- организация противопожарного обеспечения полетов и объектов аэропортов (аэродромов);
- проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;
- участие во взаимодействии с соответствующими аварийно-спасательными службами Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, других федеральных органов исполнительной власти, а также с поисково-спасательными подразделениями Федерального управления авиационно-космического поиска и спасания при Министерстве обороны РФ при организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

- обеспечение оповещения дежурных оперативных органов соответствующих федеральных органов исполнительной власти, аварийно-спасательных формирований Службы поиска и спасания;
- проведение экспертизы, надзора и контроля в области поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов;
- разработка совместно с сертификационным центром Службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации документов, регламентирующих поисковое и аварийно-спасательное, включая противопожарное, обеспечение полетов;
- организация системы подготовки летного состава и бортпроводников, специалистов Службы поиска и спасания, руководящего, инспекторского и преподавательского состава гражданской авиации по поисковым и аварийно-спасательным процедурам;
- организация и проведение обязательной сертификации, аттестации и лицензирования в области поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов;
- участие в работе комиссий по расследованию авиационных происшествий;
- контроль и проверка экипажей ВС авиакомпаний и предприятий по аварийно-спасательной подготовке;
- участие в мероприятиях, проводимых международными организациями, в том числе Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), в области поиска и спасания.

Поиск и спасание терпящих и потерпевших бедствие ВС, их пассажиров и экипажей организуются и осуществляются Службой поиска и спасания, действие которой распространяется на всю территорию РФ, а в районах открытого моря – на территории, в которых Российская Федерация на основании

международных соглашений обслуживает воздушное движение. Аварийно-спасательные работы на территории и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэродрома или аэропорта (ст. 90 ВК РФ). Эвакуация потерпевшего бедствие ВС с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта (ст. 89 п. 2 ВК РФ).

Среди требований, определяющих поисковое и аварийно-спасательное обеспечение, на первое место следует поставить принцип обязательности. Оба названных вида обеспечения полетов являются обязательным элементом организации полетов. Полеты ВС, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются (ст. 88 п. 4 ВК РФ).

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение каждого полета достигается:

- организацией в период полетов дежурства сил и средств, необходимых для поиска и спасания;
- постоянным прослушиванием эфира для приема сигналов бедствия и немедленной передачей их органам и должностным лицам, ответственным за организацию поиска и спасания;
- своевременным проведением поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ;
- обеспечением ВС групповыми и индивидуальными аварийно-спасательными средствами для использования пассажирами и экипажем и др.

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение характеризуется тем, что оно организуется на межведомственной основе. К их осуществлению привлекаются силы и средства министерств и ведомств, которые эксплуатируют ВС или на которые в соответствии с законодательством возлагается участие в проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

Главным в поисковом и аварийно-спасательном обеспечении является спасание людей, находящихся на борту ВС, которое терпит или потерпело бедствие. ВК РФ предусматривает широкое привлечение к поиску и спа-



санию, наряду со штатными силами и средствами министерств и ведомств, сил и средств местных органов власти, предприятий, учреждений, организаций и граждан. В частности, в ВК РФ указывается (ст. 92), что имеющие средства связи юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности и граждане обязаны предоставить средства связи для немедленной передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие ВС либо передать такое сообщение. Граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, должны обеспечить немедленную передачу данного сообщения.

Более того, ВК РФ (ст. 93) возлагает на должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие ВС, обязанность немедленно оповестить об этом специально уполномоченный орган в области гражданской авиации. Любой гражданин, которому стало известно о потерпевшем бедствие ВС, обязан немедленно оповестить об этом ближайший орган местного самоуправления, организацию или воинскую часть, которые в свою очередь обязаны немедленно проинформировать о случившемся соответствующее авиационное предприятие либо специально уполномоченный орган в области гражданской авиации, специально уполномоченный орган в области обороны или специально уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия обязаны участвовать в организации поиска потерпевшего бедствие ВС и до прибытия поисковых и аварийно-спасательных сил принять неотложные меры по спасанию людей, оказанию им медицинской и другой помощи, охране данного ВС и находящихся на его борту документации и имущества.

Поиск и спасание ВС, терпящих или потерпевших бедствие, согласно ст. 89 п. 1 ВК РФ, осуществляется безвозмездно. Пассажирам и экипажам

терпящих или потерпевших бедствие ВС иностранных государств помощь оказывается на тех же условиях, что и пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие ВС РФ.

## 12.2. Источники правового регулирования

В гражданской авиации поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов производится в соответствии с требованиями ВК РФ (гл. 13), Положения о Службе поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации Федеральной авиационной службы России, утвержденное постановлением Правительства РФ от 10 февраля 1997 г. № 154, Наставления по авиационной поисково-спасательной службе и другими нормативными актами. В них регламентируется широкий круг вопросов, относящихся к организации службы поиска и спасания, подготовке соответствующих сил и средств, непосредственному обеспечению полетов, проведению поисковых и аварийно-спасательных работ и др.

Необходимость выработки международно-правовых норм по оказанию помощи ВС, терпящим бедствие, возникла практически одновременно с началом международных полетов. На сухопутной территории, находящейся под суверенитетом государств, оказание такой помощи осуществлялось государствами, как правило, самостоятельно. Поэтому сравнительно долгое время в плане международно-правовой унификации рассматривались только нормы об оказании помощи ВС, терпящим бедствие, на море, точнее в открытом море. Первые такие нормы содержались в Парижской конвенции 1919 г.

Ст. 25 Чикагской конвенции 1944 г., которая заменила Парижскую конвенцию 1919 г., предусматривает общее обязательство государств-участников принимать такие меры помощи ВС, терпящим бедствие на их

территории, какие они сочтут «практически осуществимыми». В Конвенции отсутствуют аналогичные обязательства в отношении открытого моря, что объясняется тем, что к тому времени регулирование вопросов спасания в открытом море любых аппаратов, судов и лиц прочно вошло в состав предмета правового регулирования морского права.

В довоенный период была предпринята попытка международно-правовой кодификации норм, относящихся специально к оказанию помощи ВС. С этой целью в 1938 г. в Брюсселе подписана Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся помощи ВС и их спасания на море или помощи и спасания на море посредством ВС. Хотя эта конвенция так и не вступила в силу, но ее текст по существу является обобщенным выражением опыта государств в решении вопросов, относящихся к ее предмету.

Детальные процедуры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие как на суше, так и на море, разработаны в послевоенный период. На основе таких разработок Советом ИКАО было принято отдельное Приложение 12 к Чикагской конвенции, озаглавленное «Поиск и спасание».

Отдельные стандарты и рекомендации по рассматриваемому вопросу содержатся также в приложениях 2 (Правила полетов), 3 (Метеорологическое обеспечение международной авионавигации), 10 (Авиационная электросвязь), 11 (Обслуживание воздушного движения), в Процедурах для авионавигационных служб. Кроме того, в ИКАО разработано специальное руководство по поиску и спасению ВС, которое содержит детальный структурно-информационный материал.

Вопросы поиска и спасания отражены также в региональных авионавигационных планах ИКАО, где наряду с другими вопросами международной авионавигации конкретизируются требования к организации поис-

ково-спасательного обеспечения в соответствующих аэронавигационных районах, в том числе в открытом море.

Вопросы оказания помощи ВС, терпящим бедствие, регулируются многими межгосударственными двух- и трехсторонними соглашениями.

Несмотря на наличие ряда конвенций, договоров, региональных соглашений и других международно-правовых документов по рассматриваемому вопросу, в большинстве стран мира в настоящее время отсутствует интерес к кодификации норм, относящихся к поиску и спасанию, на универсальной основе и в полном объеме. Это объясняется стремлением оставить решение целого ряда вопросов на усмотрение поисково-спасательной практики государств.

### **12.3. Организация поиска и спасания воздушных судов**

Поисково-спасательные работы, как обычно отмечается при их определении, должны развертываться своевременно. Однако термин «своевременное» слишком не определен, чтобы им можно было руководствоваться при организации работ, связанных со спасанием жизни людей. В нормативных актах поэтому точно определены события, с наступлением которых следует приступать к поисково-спасательным работам. В ВК РФ дано определение ВС, терпящего и потерпевшего бедствие.

ВС признается терпящим бедствие, если такому судну или находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий членов экипажа, либо ВС, с которым потеряна связь и место нахождения которого неизвестно.

Потерпевшим бедствие признается ВС, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение

либо полностью разрушенное, а также ВС, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома (ст. 86 ВК РФ).

НПП ГА в п. 11.2.2. указывает, что поисково-спасательные работы организуются и проводятся в случаях: получения сигнала бедствия с борта ВС, неприбытия ВС в пункт назначения в течение 10 мин после расчетного времени и отсутствия при этом радиосвязи с ним, потери радиосвязи с ВС, выполняющим полет по воздушной трассе или вне ее, причем в течение 20 мин не удается установить его местонахождение, и т. д.

Определенная роль при проведении поисково-спасательных работ отводится экипажам ВС. ВК РФ (ст. 60) устанавливает, что командир любого ВС, принявший сигнал бедствия от другого ВС, либо обнаруживший терпящее или потерпевшее бедствие судно, либо людей, находящихся в опасности, обязан оказать необходимую помощь, отметить на карте место бедствия, а также в обязательном порядке сообщить о факте происшедшего органу обслуживания воздушного движения (управления полетами). При этом требующаяся помощь оказывается командиром ВС при условии отсутствия опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа.

Органы обслуживания воздушного движения первыми из наземных служб узнают о бедствии ВС, определяют местонахождение ВС, терпящего бедствие, обеспечивают работу поисково-спасательных ВС.

С получением сигнала о бедствии или какой-либо другой информации о бедствии ВС органы обслуживания воздушного движения:

- незамедлительно передают подтверждение о приеме сигнала бедствия экипажу ВС, терпящего бедствие;
- предпринимают действия по определению местонахождения ВС, терпящего бедствие;
- постоянно держат на контроле полет данного ВС;
- объявляют тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным силам и средствам аэропорта, немедленно сообщая руково-

дителю поисково-спасательных работ об имеющем место факте и при необходимости давая вызов силам и средствам других ведомств, с которыми организовано взаимодействие;

- подают сигнал тревоги аварийно-спасательной команде аэропорта в случае внезапного авиационного происшествия на аэродроме;
- следуя обстановке, оказывают экипажу ВС, терпящего бедствие, необходимую помощь.

Во исполнение ст. 89 ВК РФ Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ обязаны, органы самоуправления, на территории которых потерпело бедствие ВС, обязаны участвовать в организации поиска такого ВС и принять неотложные меры по спасанию людей.

В тех случаях, когда все принятые меры для поиска потерпевшего бедствие ВС, его пассажиров и экипажа не дали результатов, решение о прекращении поиска этого ВС принимает специально уполномоченный орган, осуществивший государственную регистрацию или государственный учет этого воздушного судна.

Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствие гражданского ВС иностранного государства принимается специально уполномоченным органом в области гражданской авиации; потерпевшего бедствие государственного или экспериментального ВС иностранного государства – соответственно специально уполномоченным органом в области обороны и специально уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Потерпевшее бедствие ВС, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести.

Обязанности и рекомендуемые действия государств по поиску и спасанию ВС содержатся в Приложении 12.

В соответствии со стандартом 2.1.1 Приложения 12 государства-члены ИКАО «принимают меры к созданию и обеспечению поисково-

спасательной службы (ПСС) на своих территориях». На государствах лежит также обязанность по определению границ районов поиска и спасания и поисково-спасательному обеспечению (ПСО).

Чтобы исключить возможное совпадение обязанностей государств по выполнению поисково-спасательных операций, в Приложении 12 предусмотрено требование, что районы ПСО не должны перекрывать друг друга. Государства, взявшие на себя ответственность за ПСО полетов в установленных районах, принимают меры к созданию и обеспечению поисково-спасательной службы в соответствии с требованиями, предусмотренными Приложением 12 и другими документами.

В каждом районе ПСО разворачивается координационный центр, который обеспечивает практическое осуществление поиска и спасания. Он должен иметь прямую связь с соответствующими органами обслуживания воздушного движения (ОВД), а в отношении районов ПСО над открытым морем, кроме того, – с органами, имеющими возможность произвести аварийное оповещение надводных судов в районе бедствия. Приложение 12 также рекомендует государствам координировать свои поисково-спасательные операции с аналогичными операциями соседних государств и разрабатывать общий порядок действий для облегчения координации таких операций. Необходимость в такой координации особенно очевидна, когда местонахождение ВС неизвестно, а район поиска спасания перекрывает граница двух или нескольких государств или же когда поиск или спасание могут быть лучше выполнены соседним государством.

Стандарт 5.3.1 Приложения 12 предусматривает ситуацию, когда ответственность за проведение операций во всем районе поиска и спасания лежит на двух и более государствах. В этом случае конкретные меры государства должны осуществлять «в соответствии с планом операции» по просьбе КЦПС данного района. Решающее значение для начала операций по поиску и спасанию имеет точное определение состояния, в котором находится ВС. В Приложении 12 дается определение понятия «аварийная

стадия», которое охватывает стадию неопределенности, стадию тревоги и стадию бедствия.

Особое значение имеет вопрос о допуске ВС на иностранную территорию для проведения операций по поиску и спасанию.

В ст. 25 Чикагской конвенции содержится положение о том, что «при условии осуществления контроля со стороны своих властей» государство, на территории которого ВС терпит бедствие, обязано «разрешать владельцам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами».

Стандарт 3.1.3 Приложения 12 предусматривает обязанность государства давать разрешение на немедленный допуск на свою территорию спасательных команд другого государства «в целях поиска места авиационных происшествий и спасания оставшихся в живых после таких происшествий». Это, однако, оговаривается такими условиями, «какие могут установить его собственные инстанции».

В соответствии со стандартом 3.1.1 Приложения 12 государства обязаны публиковать и распространять «всю необходимую информацию» об условиях допуска спасательных команд на свою территорию. В примечании к указанному стандарту предлагается ориентироваться на содержание стандарта 3.1.3.

Многие страны придерживаются практики немедленного допуска спасательных команд с выполнением определенных формальностей. Однако принятие тем или иным государством стандарта 3.1.3 вовсе не означает, что право немедленного допуска гарантируется всем государствам-членам ИКАО. Важное значение в данном случае имеет характер межгосударственных отношений. Поскольку «условия» допуска определяют соответствующие инстанции государства, разрешающего допуск на свою территорию, такие условия могут содержать перечень любых требований, в том числе невы-



полнимых для государства, добивающегося допуска. Кроме того, государства могут в любой момент отказаться от соблюдения стандарта 3.1.3, уведомив об этом ИКАО. Поэтому не следует полагать, что принятие стандарта 3.1.3 означает ограничение государственного суверенитета над воздушным пространством или отказ от разрешительного порядка допуска иностранных лиц в определенной ситуации.

Советский Союз относился к числу государств, представивших отклонение по стандарту 3.1.3. Позиция РФ в отношении допуска формулируется следующим образом: «Допуск на территорию РФ иностранных ВС, техники и персонала для участия в поиске и спасании потерпевших бедствие производится в исключительных случаях, по специальному разрешению, запрашиваемому по дипломатическим каналам».

Приведенная формула снимает необходимость в каких-либо дополнительных публикациях об условиях допуска, поскольку они вытекают из содержания специальных разрешений.

К помощи иностранных спасательных команд прибегают в основном те государства, которые располагают недостаточной технической базой для проведения операции по поиску и спасанию.

В Приложении 12 говорится также о целесообразности проведения совместных тренировочных учений, о периодическом взаимном посещении КЦПС и вспомогательных центров. Взаимоотношения самих ПСС, их помощь друг другу желательна, но не является обязательной. Межгосударственные отношения в этом плане имеют исключительно важное значение.

В разделе 3.3 (Распространение информации) Приложения 12 содержатся также три рекомендации. Так, государствам рекомендуется «распространять через КЦПС или другие органы информацию, касающуюся планов поисково-спасательных операций» (п. 3.3.2); на регулярной основе среди других заинтересованных стран распространять информацию о положении надводных судов в море, если государство регистрирует такую

информацию (п. 3.3.3); насколько это необходимо и практически возможно, «распространять среди населения директивы о действиях, которые следует предпринять, когда есть основания полагать, что какое-либо ВС терпит бедствие, и в случае авиационного происшествия» (п. 3.3.4).

Уведомление эксплуатанта и информирование его о ходе операции не входит в план поисково-спасательных действий, подпадающих под рекомендацию 3.3.2. В то же время в соответствии со стандартом 5.2.3 такое уведомление должно направляться как государству регистрации, так и соответствующим государствам, проводящим расследование происшествий.

Проведение поиска и спасания ВС относится к числу обязательств, которые государства в абсолютном числе случаев выполняют добросовестно, независимо от того, налагаются ли на них эти обязательства договорными нормами международного права или обычно-правовыми нормами.

До появления первых международно-правовых и внутригосударственных норм в данной области помощь ВС осуществлялась на основе обычая, корни которого нужно искать в морском праве. Этот обычай действует и в настоящее время применительно к тем странам, которые не являются участниками соответствующих международных соглашений. Однако в целом институт помощи ВС, терпящим бедствие, носит договорный характер.

Ст. 25 Чикагской конференции 1944 г., как уже говорилось, не налагает на государства обязательства оказывать помощь ВС, терпящим бедствие над открытым морем. В связи с этим большое значение приобретает международное сотрудничество по спасанию на море.

## **12.4. Действия экипажа воздушного судна, терпящего бедствие**

В случае если ВС терпит бедствие и такому судну, либо находящимся на его борту пассажирам и членам экипажа угрожает непосредственная опасность, которая не может быть ликвидирована действиями самого экипажа, на командире ВС, в соответствии со ст. 59 ВК РФ, лежит обязанность принять все необходимые меры к сохранению жизни и здоровья людей, а уже потом судна и находящегося на его борту имущества.

Успех в проведении поисково- и аварийно-спасательных работ, своевременное оказание помощи пассажирам и экипажу ВС, терпящего бедствие, во многом зависит от согласованных действий службы поисково-спасательного обеспечения полетов и экипажа судна, умелого использования имеющихся на борту средств спасания и сигнализации.

ВС, терпящее бедствие, подает сигнал бедствия. Для оказания своевременной помощи установлен единый для всей авиации сигнал «СОС», передаваемый по радиотелеграфу, а по радиотелефону – «Терплю бедствие» (при международных полетах – «Мэйдей»). Все сигналы передаются командиром ВС либо членом экипажа по указанию командира. После подачи сигнала бедствия передается, по возможности, сообщение о бедствии: координаты ВС, терпящего бедствие, вид повреждения (нарушение прочности, ухудшение летно-технических характеристик и т.д.) и требуемая помощь, решение командира ВС и другие сведения, которые могут способствовать помощи и спасанию (например, курс, высота полета, количество пассажиров и т. д.).

Сообщение о бедствии передается до момента, пока не будет получено подтверждение о принятии сообщения от наземных (надводных) и самолетных радиостанций.

Одновременно с подачей сигнала бедствия включается сигнал бедствия в системе опознавания.

Нормативные акты ГА (Наставление по авиационной поисково-спасательной службе, НПП ГА и др.) подробно регламентируют вопросы, связанные с действиями экипажа ВС после совершения вынужденной посадки вне аэродрома, определяют мероприятия по выживанию пассажиров и членов экипажа в условиях автономного существования до обнаружения потерпевших бедствие и их эвакуации, а также другие вопросы, связанные с действиями членов экипажа и пассажиров потерпевшего бедствие ВС.

## **12.5. Возмещение расходов и вознаграждение за спасение**

Обязательства государств по оказанию помощи и спасанию практически выполняют уполномоченные на то государственные органы и служащие. Обязанности таких органов и служащих вытекают из служебного положения обязанного лица, услуги которого в этом случае не являются добровольными.

Обязанность оказывать помощь может вытекать также из трудовых правоотношений. Таковы действия экипажа по спасанию своего ВС, лиц и имущества на борту. В данном случае экипаж не превращается в спасателей, а выполняет свои служебные функции.

Исключения составляют случаи оказания серьезной помощи за пределами служебных обязанностей, например, с риском для собственной жизни, когда член экипажа мог и имел право покинуть ВС, не принимая мер по спасанию.

Спасание ВС и имущества на нем влечет выплату вознаграждения в зависимости от условий соответствующих соглашений и положений национального законодательства.

Широкий круг соответствующих положений и правил содержится в Брюссельской конвенции 1938 г. Согласно ст. 3 Конвенции, помощь ВС или воздушным судам дает право на возмещение расходов и убытков, понесенных в ходе выполнения операций.

Ст. 4 устанавливает право спасателя на вознаграждение с учетом степени достигнутого успеха, усилий и заслуг спасателей, опасности, которой подвергалось спасенное ВС, его экипаж, пассажиры и груз, а также спасатели и спасающее воздушное или морское судно. При этом учитывается также стоимость спасенного имущества, затраченное на спасание время, понесенные расходы и убытки, а также риск, связанный с ответственностью, и другие риски, которым подвергаются спасатели.

Конвенция применяется в отношении всех заинтересованных лиц, когда оказывающее помощь либо спасающее морское или воздушное судно, зарегистрировано на территории одного из договаривающихся государств. В отношении лиц, являющихся гражданами государств, не участвующих в Конвенции, она может применяться на основе взаимности. Конвенция не применяется, когда все заинтересованные лица-граждане одного государства и суд, рассматривающий данное дело, является судом того же государства.

## ГЛАВА 13. ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### 13.1. Понятие авиационной безопасности и ее обеспечение

В ст. 83 ВК авиационная безопасность определяется как состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность авиации.

Незаконное вмешательство в деятельность в области гражданской авиации – противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области гражданской авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон ВС.

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями военизированной охраны аэродромов или аэропортов, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

- предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;
- охраны ВС на стоянках в целях исключения возможности проникновения на ВС посторонних лиц;
- исключения возможности незаконного провоза на ВС оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- предполетного досмотра;

– реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области гражданской авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

Нормативными документами, регламентирующими деятельность по обеспечению авиационной безопасности являются:

- Закон РФ «О безопасности» от 5 марта 1992 г. № 2446-1;
- Постановление Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»;
- Положение «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (утв. постановлением Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897);
- Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту ВС 1963 г;
- Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом ВС 1970 г.;
- Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.;
- Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.;
- Приложение 17 ИКАО «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»;
- НПП ГА-85 (Гл. 4, 8).

Федеральная система разработана в соответствии с Руководством по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и представляет собой совокупность правовых и организационных

мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении гражданской авиации.

Меры, предусмотренные Федеральной системой, применяются в отношении гражданских ВС, национальных и иностранных эксплуатантов (авиакомпаний), выполняющих внутренние и международные воздушные перевозки на территории РФ, а также в отношении аэропортов, закрепленных за ними территорий и сооружений, расположенных на них.

На территории иностранных государств в отношении ВС РФ применяются меры обеспечения защиты деятельности международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, предусмотренные законодательством страны пребывания ВС РФ.

Невыполнение или нарушение Норм, правил и процедур по авиационной безопасности авиационными предприятиями, аэропортами, эксплуатантами влечет аннулирование лицензий (разрешений), а пассажирами и грузоотправителями – ответственность, предусмотренную законодательством РФ.

Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

Служба авиационной безопасности эксплуатанта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности своими силами или за счет привлечения для этих целей служб авиационной безопасности аэропортов на договорной основе.

В вопросах защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства службы авиационной безопасности эксплуатантов обязаны выполнять распоряжения служб авиационной безопасности аэропортов, на территории которых базируются ВС эксплуатантов.

При отсутствии договора со службой авиационной безопасности на обслуживание ВС в транзитном аэропорту эксплуатант обязан иметь на



борту ВС уполномоченного представителя, ответственного за выполнение Норм, правил и процедур авиационной безопасности.

Разработка и реализация государственной политики в области авиационной безопасности осуществляются Межведомственной комиссией по авиационной безопасности при Правительстве Российской Федерации.

Региональное управление воздушного транспорта осуществляет контроль за выполнением авиационными предприятиями, аэропортами и эксплуатантами воздушного транспорта условий сертификации и лицензирования в части авиационной безопасности.

Для выработки мероприятий, направленных на защиту авиационных предприятий, аэропортов и эксплуатантов от актов незаконного вмешательства, предотвращения и пресечения захватов и угонов ВС, создаются аэропортовые комиссии по авиационной безопасности.

Аэропортовая комиссия по авиационной безопасности состоит из представителей (руководителей) территориальных органов и предприятий министерств и ведомств, участвующих в работе Межведомственной комиссии по авиационной безопасности при Правительстве РФ, и возглавляется заместителем руководителя местной администрации.

Предприятия, организации и учреждения независимо от ведомственной подчиненности обязаны предоставлять все имеющиеся в их распоряжении средства связи для передачи информации об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, угрозах их свершения, а также иной информации, которая может способствовать урегулированию указанных ситуаций.

В случае совершения актов незаконного вмешательства необходимая информация о ВС, пассажирах и членах экипажа сообщается дипломатическим представительствам государств и администрациям авиационных предприятий (аэропортов), расположенных по маршруту полета ВС. По мере полета и изменения обстановки на борту ВС такая информация периодически дополняется.

Состав информации и порядок ее прохождения устанавливается Министерством транспорта РФ.

В случае, когда иностранное ВС стало объектом незаконного вмешательства на территории РФ, об этом немедленно уведомляются соответствующие государства.

Сведения о каждом таком акте представляются Министерством транспорта РФ в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) в соответствии с установленным этой организацией порядком.

Сведения об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации для средств массовой информации передаются только специально уполномоченными для этого представителями Межведомственной комиссии по авиационной безопасности при Правительстве РФ и аэропортовых комиссий по авиационной безопасности.

Международное сотрудничество в сфере обеспечения авиационной безопасности осуществляется в рамках ИКАО, а также Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Сотрудничество с государствами, не являющимися членами этих международных организаций, осуществляется на двусторонней основе.

Подготовка кадров в области авиационной безопасности обеспечивается Министерством транспорта РФ через систему учебных заведений гражданской авиации.

## **13.2. Имплементация в российское законодательство норм международных договоров**

60-е и 70-е гг. XX в. были отмечены участвовавшими случаями захвата ВС и совершением иных противоправных актов на их борту. В результате международное сообщество отреагировало разработкой и принятием

3 универсальных конвенций, направленных на укрепление безопасности на гражданских ВС:

а) Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других незаконных актах, совершаемых на борту ВС 1963 г.;

б) Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом ВС 1970 г. (ст. 211 УК РФ);

в) Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. (ст. 205 УК РФ).

Наряду с ВС местом совершения противоправных актов стали аэропорты. Поэтому возникла необходимость распространить и на них действие норм международного права, что выразилось в принятии Римского протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1988 (ст. 205 УК РФ).

Все перечисленные документы были ратифицированы в свое время Советским Союзом. Соответственно, Российская Федерация продолжает оставаться их участником в порядке правопреемства.

Имплементация (реализация) норм международного права во внутригосударственном праве представляет собой воплощение норм международного права в законодательство соответствующего государства, а также в практическую деятельность субъектов внутригосударственного права. Соответственно имплементация охватывает законотворческий и правоприменительный уровни.

В какой степени российское законодательство учитывает положения международных конвенций?

Фактически только ст. 211 УК РФ «Незаконный угон воздушного судна или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава» напрямую связана с положениями международного соглашения. Ее

юридическим источником является Конвенция о борьбе с незаконным захватом ВС 1970 г. Монреальская конвенция 1971 г. и Римский протокол 1988 г. не нашли своего прямого выражения в Особенной части УК РФ. Это, по всей видимости, связано с тем, что совершение актов насилия на борту ВС и в аэропорту, помещение на ВС устройства, могущего вызвать разрушение, уже подпадают под соответствующие статьи УК РФ (в частности, «терроризм» ст. 205), и поэтому законодатель не стал выделять их в отдельные составы преступлений. При этом необходимо принять во внимание один момент – ст. 205 будет действовать только в том случае, если эти действия совершены в целях нарушения общественной безопасности и устрашения населения, что является признаком субъективной стороны этого преступления. При отсутствии признаков данной субъективной стороны ответственность должна возникать по ст. УК РФ, предусматривающих наказание за преступления против личности или по ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств».

В отличие от Римского протокола 1988 г., Монреальской и Гаагской конвенций Токийская конвенция 1963 г. не содержит требований имплементировать ее положения в национальное законодательство государств-участников. Соответственно меры по обеспечению ее имплементации должны носить правоприменительный характер: сотрудничество в обмене информацией, экстрадиция или уголовное преследование лиц, виновных в совершении преступлений на борту ВС в случае невозможности их выдачи. Все это пример правоприменительной имплементации в противоположность имплементации на законодательном уровне.

Следует отметить, что это не единственный пример самоисполнимой конвенции, в которой отсутствуют требования предусмотреть ее положения в национальном законодательстве государств-участников. То же самое можно встретить и в региональных соглашениях РФ: Договор о сотрудничестве государств-участников СНГ в борьбе с терроризмом 1999 г.

и Европейская конвенция о пресечении терроризма 1977 г., которые устанавливают режим сотрудничества и взаимодействия между их участниками по таким вопросам, как экстрадиция, обмен информацией, выполнение запросов о проведении оперативно-розыскных действий, обмен опытом борьбы с террористическими актами и т.д.

### **13.3. Условия применения международных соглашений по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

Когда ВС находится на территории (в том числе и в воздушном пространстве) государства его регистрации, то такое государство полностью осуществляет свою юрисдикцию над рассмотренными выше преступлениями; и в этом проявляется одно из свойств его суверенитета. Государства вправе самостоятельно устанавливать законы и правила, регламентирующие меры предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства, совершаемых на их территории, определять способы и меру наказания. Подобные правила действуют и на территории России.

Токийская, Гаагская и Монреальская конвенции применяются во всех тех случаях, когда ВС находится в полете над территорией иной, чем территория государства регистрации ВС.

Согласно требованиям международного воздушного права каждое ВС должно быть зарегистрировано в определенном государстве. Положения Гаагской и Монреальской конвенции применяются также в тех случаях, когда преступник (а не только ВС) находится на территории иного государства, чем государство регистрации ВС. Тем самым обеспечивается эффективность борьбы всех государств с этими опасными преступлениями (имеется в виду наказание и выдача преступника, а также оказание государствами взаимной помощи).

Токийская конвенция в отношении сферы ее действия определяет время полета «с момента включения двигателя с целью взлета до момента окончания пробега при посадке», а Гаагская и Монреальская – с момента закрытия всех внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки.

В соответствии с Токийской конвенцией командиру ВС предоставлены широкие полномочия в отношении лиц, совершающих правонарушения на борту ВС или действия, угрожающие его безопасности. Эти полномочия заключаются в праве применить «разумные меры, включая меры принуждения», если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить указанные действия. Кроме того, любой член экипажа или пассажир по просьбе командира ВС или без такой просьбы или разрешения может принять такие превентивные меры самостоятельно и немедленно для обеспечения безопасности ВС или находящихся на нем лиц или имущества.

Командир самостоятельно решает, совершено ли на борту ВС уголовное правонарушение, согласно законодательству государства регистрации, и может передать предполагаемого преступника компетентным органам того государства-участника Токийской конвенции, на территории которого совершена посадка. Сходное правило закреплено в Токийской конвенции в отношении лиц, которые совершили действия, не являющиеся уголовными правонарушениями, но угрожающими безопасности ВС, лиц и имущества на борту.

Командир ВС может высадить таких лиц на территории любого государства, сообщив ему о факте такой высадки и ее причинах. Государства-участники Токийской конвенции должны дать возможность осуществить такую высадку.

Монреальская конвенция 1971 г. применяется также в период нахождения ВС «в эксплуатации». Этот период определяется с начала предполетной

подготовки и продолжается в течение 24 ч после совершения ВС посадки. Необходимость введения в Монреальскую конвенцию понятия «нахождение ВС в эксплуатации» связана со случаями диверсионных актов против самолетов во время их нахождения в аэропортах или других местах стоянок.

Все три конвенции не применяются в отношении ВС, занятых на военной, таможенной и полицейской службах: такие суда являются, по терминологии Чикагской конвенции, государственными ВС.

### **13.4. Вопросы выдачи и наказания преступников**

В международном праве общепризнано, что обязанности государства в отношении выдачи преступников возникают лишь в случае наличия на то специальных экстрадиционных договоров или соответствующих договоров о правовой помощи.

Токийская конвенция исходит из того, что государство регистрации ВС может осуществлять юрисдикцию в отношении всех актов незаконного вмешательства. Однако при этом Конвенция допускает юрисдикцию любого другого государства, если действия на борту самолета направлены против гражданина такого государства, если преступление создает последствия на его территории или угрожает его безопасности, либо если вмешательство государства в полет необходимо для выполнения им обязательств по многостороннему международному соглашению. Такие меры не могут, разумеется, осуществляться с нарушением прав других государств, поскольку Конвенция не исключает применения любым государством своей уголовной юрисдикции; государство места приземления ВС фактически находится в более выгодном положении, чем другие государства, в отношении установления своей уголовной юрисдикции.

При этом осуществление юрисдикции государства возможно либо только в отношении уголовных правонарушений (считающимися таковыми по законодательству государства, осуществляющего свою юрисдикцию) или действий, которые угрожают безопасности полета (в этом случае независимо от их квалификации в качестве уголовных правонарушений).

Токийская конвенция не предусматривает ни наказуемости актов незаконного захвата ВС, ни обязанности выдавать лиц, совершающих их. Она также не может рассматриваться в качестве юридического основания для направления требований о выдаче.

Практика показала, что положения Токийской конвенции оказались малоэффективными в борьбе с незаконным захватом ВС, диверсиями против авиатранспорта на земле и аналогичными преступлениями, принявшими к концу 60-х – началу 70-х гг. угрожающие размеры. В связи с этим были разработаны Гаагская и Монреальская конвенции, в соответствии с которыми лица, совершающие акты незаконного вмешательства, признаны подлежащими выдаче (хотя императивная обязательность выдачи не устанавливается) и суровому наказанию.

Согласно Гаагской и Монреальской конвенциям осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений могут: государство регистрации ВС; государство основного места деятельности или постоянного места пребывания арендатора ВС, которое сдано в аренду без экипажа; государство, на чьей территории совершает посадку ВС, на борту которого совершено преступление и еще находится преступник; любое иное государство, на чьей территории находится преступник или предполагаемый преступник.

Здесь установлен принцип конкурирующей юрисдикции. Конвенции не содержат каких-либо положений о «предпочтительной юрисдикции» наиболее заинтересованного государства (таковым, как правило, является государство регистрации ВС).



Центральной статьей как Гаагской, так и Монреальской конвенций является ст. 7, в соответствии с которой договаривающееся государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования.

Тот факт, что принцип обязательной выдачи лиц совершающих акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации не нашел закрепления ни в одном из международных документов в данной области, существенно влияет на эффективность борьбы с этими тяжкими преступлениями международного характера. Оппозиция ряда стран введению этого принципа объясняется стремлением сохранить свободу решения в случае, когда лицо, угнавшее ВС, пытается оправдать свои действия мотивами, носящими политическую окраску.

Однако право политического убежища несовместимо с теми преднамеренными действиями, которые создают угрозу человеческой жизни, и это соображение не может служить тормозом в дальнейшем развитии вопроса о выдаче и наказании лиц, покушающихся на безопасность гражданского воздушного транспорта.

## **ГЛАВА 14. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **14.1. Понятие правонарушений на воздушном транспорте**

Вся совокупность отступлений от принятых нормативов и стандартов поведения при пилотировании и эксплуатации ВС, обусловленная недисциплинированностью, халатностью и безответственностью работников составляет понятие правонарушений на воздушном транспорте. Своеобразие функционирования воздушного транспорта заключается в том, что любое посягательство (даже непроступное) ставит под угрозу общественную безопасность, при определенных условиях может явиться причиной более опасного нарушения правил безопасности.

Одним из средств обеспечения безопасной и нормальной деятельности гражданской авиации является законодательное установление ответственности за нарушения, объектом посягательств которых является гражданская авиация. Однако степень общественной опасности каждого из нарушений различна: так, угон ВС более опасен, чем нарушение правил фотографирования с борта ВС.

Различная степень общественной опасности нарушений служит основой для установления: 1) дисциплинарной; 2) административной; 3) уголовной ответственности за их совершение.

В уголовном и административном законодательстве приведен исчерпывающий перечень правонарушений, за которые наступает уголовная или административная ответственность. В трудовом законодательстве нет перечня тех нарушений, за которые наступает дисциплинарная ответственность. Администрация предприятия (организации) в каждом конкрет-

ном случае, на основании ведомственных нормативных актов, сама определяет, содержатся ли в действиях подчиненного работника признаки нарушения трудовой дисциплины.

Если деяние нарушителя одновременно подпадает под действие уголовного и трудового законодательства или под действие административного и трудового законодательства, то должностные лица гражданской авиации вправе наложить дисциплинарное взыскание и материалы об этом правонарушении направить правоохранительным органам или органам, обладающие правом привлечения к административной ответственности.

Применение той или иной меры ответственности зависит от ряда обстоятельств. Главными из них являются: характер и мотив нарушения, тяжесть наступивших вредных последствий, личность нарушителя.

## **14.2. Уголовная ответственность за правонарушения на воздушном транспорте**

Среди всех нарушений, посягающих на безопасную работу воздушного транспорта, наиболее высокую степень общественной опасности представляют преступления, наказание за которые установлено Уголовным кодексом.

Наименование преступления на воздушном транспорте – родовое для всех тех преступлений, которые совершаются на различных объектах воздушного транспорта.

В новом Уголовном кодексе раздел 9 посвящен преступлениям против общественной безопасности и общественного порядка.

## **Ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушных судов**

Распространенность этого вида преступления объясняется объективными причинами: специфичность авиации требует правового регулирования почти каждого элемента технологии по обеспечению и производству полетов, в таких условиях действует практическое наблюдение: чем больше правил, тем чаще их нарушения; внедрение более сложной техники, увеличение плотности воздушного движения повышают вероятность роста количества неосторожных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации ВС.

Преступления, посягающие на безопасное функционирование транспортных средств, впервые выделены в российском законодательстве в самостоятельную главу в новом Уголовном кодексе, вступившем в силу с 1 января 1997 г.

Преступления против безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта представляют собой «предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе движения и эксплуатации воздушного транспорта».

В 27 главе УК предусмотрены такие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267);

- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268);
- нарушение правил международных полетов (ст. 271).

Особенностью преступлений, посягающих на безопасность использования транспортных средств, является то, что диспозиции норм уголовного закона, определяющие их признаки, являются бланкетными. Поэтому для установления наличия состава конкретного преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта всякий раз необходимо обращаться к законам и другим нормативным актам, регламентирующим правила безопасности движения и эксплуатации. На воздушном транспорте это ВК РФ, наставление по производству полетов в гражданской авиации (НПП ГА-85), руководство по летной эксплуатации ВС (РЛЭ), Федеральные авиационные правила (ФАП), НТЭРАТ ГА и т.д.

Объективная сторона преступления заключается в предусмотренном уголовным законом общественно опасном деянии (действии или бездействии) и наступлении указанных в законе общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью или крупного ущерба. Причинение же при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта легкого вреда здоровью человека, а также ущерба влечет не уголовную, а административную ответственность.

При совершении некоторых преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрена повышенная ответственность за причинение таких последствий, как смерть человека или гибель двух и более лиц. Усиление ответственности за подобного рода деяния обусловлено тяжестью последствий и их распространенностью.

Субъективная сторона транспортных преступлений – всегда преступная неосторожность (кроме ст. 271) в форме самонадеянности или небрежности по отношению к последствиям, о чем свидетельствует содержащееся указание в самом законе.

Констатация же умышленного причинения вреда жизни, здоровью, имуществу с использованием транспортного средства должна повлечь квалификацию деяния по соответствующим статьям об ответственности за преступления против личности или собственности.

Возраст уголовной ответственности за транспортные преступления – 16 лет. Субъектами преступления, предусмотренного ст. 267, могут быть лица, достигшие к моменту совершения преступления 14-летнего возраста.

Основания наступления ответственности за нарушения правил установлены в ст. 263, 266, 267, 268, 271.

**Статья 263.** Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека наказывается ограничением свободы на срок до 5 лет, либо арестом на срок от 3 до 6 месяцев, либо лишением свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается лишением свободы на срок до 5 лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок от 4 до 7 лет.

Объект преступления – безопасность функционирования воздушного транспорта. Предмет преступления – гражданские ВС.

Объективная сторона преступления – нарушение правил полетов и эксплуатации ВС, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение

крупного ущерба. Крупный ущерб в статье не определен, поэтому его наличие устанавливается судом с учетом всех обстоятельств (гибель ценного груза, загрязнение акватории и т.д.).

**Правила полетов** – это совокупность нормативных предписаний, регулирующих полеты ВС. К правилам полета, в частности, относятся вопросы организации летной работы, обеспечения полетов, управления воздушным движением, проведения поисково-спасательных работ и др.

**Правила эксплуатации ВС** – это совокупность нормативных предписаний по использованию ВС в соответствии с его техническими характеристиками. К ним относятся правила соблюдения технических характеристик при полете ВС, снабжение экипажа правильной метеорологической информацией, инструкции по производству полета на определенном аэродроме и др.

Эти правила обширны, многочисленны и часто изменяются. В связи с этим необходимо убедиться, что они имеют юридическую силу и были доведены до соответствующего работника.

Субъектами преступления могут быть только профессионалы, т.е. лица, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанные соблюдать указанные правила: пилот, штурман самолета, авиационный диспетчер, бортмеханик. Если лицо не занимает должность и не состоит на работе в государственном или частном предприятии, учреждении или организации, которая обязывала бы его к соблюдению указанных правил, оно не будет субъектом преступления по данной статье. Поэтому частные лица, в силу тех или иных причин управляющие транспортным средством (самовольные действия; управление собственным самолетом), в случае причинения ущерба несут ответственность по другим статьям УК (по ст. 268 или статьям о преступлениях против личности или собственности).

Состав преступления имеется в том случае, когда нарушение правил повлекло причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупный ущерб, под которым следует понимать, например,

разрушение или существенное повреждение ВС, перевозимого груза, серьезную порчу окружающей среды и др. Если в результате нарушения наступила смерть человека, деяние квалифицируется по ч. 2, а в случае смерти двух или более лиц (что характерно для катастрофы) – по ч. 3. В отличие от редакции аналогичной статьи в прежнем УК, она не предусматривает ситуации, при которой нарушение правил безопасности не повлекло вредных последствий, но создало угрозу их наступления. Теперь в таком случае будет наступать административная или дисциплинарная ответственность. Если в результате нарушения правил безопасности движения или эксплуатации потерпевшему причинены легкие телесные повреждения, ответственность может наступить в гражданском порядке.

Статья предусматривает вину в форме неосторожности по отношению к причиненным последствиям. Если эти последствия были причинены с прямым или косвенным умыслом, то речь может идти, в зависимости от обстоятельств, о диверсии, умышленном повреждении или уничтожении имущества, умышленном телесном повреждении или умышленном убийстве.

Субъектом преступления, предусмотренного этой статьей, может быть лицо, достигшее возраста 18 лет и более, так как только с этого возраста допускается прием на работу, связанную с эксплуатацией средств транспорта.

**Статья 266.** Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека наказываются штрафом в размере от 400 до 700 минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период 1 до 2 лет, либо



ограничением свободы на срок до 3 лет, либо арестом на срок до 6 месяцев, либо лишением свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, наказываются лишением свободы на срок до 5 лет.

3. Деяния, предусмотренные ч. 1 статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, наказываются лишением свободы на срок от 4 до 7 лет.

Объект преступления – безопасность воздушного транспорта. Дополнительный объект – жизнь и здоровье человека.

Объективная сторона заключается в недоброкачественном ремонте авиационной техники, средств сигнализации или связи (на транспорте) и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

**Ремонт** – это комплекс мероприятий по восстановлению неисправности или работоспособности изделий и восстановление ресурса изделий или их составных частей. В гражданской авиации производство ремонта авиационной техники регламентируется специальными нормативными актами (например, НТЭРАТ ГА).

В статье обозначены две категории субъекта преступления. За недоброкачественный ремонт несут ответственность все лица, фактически производившие этот ремонт. Субъектом выпуска в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства является только такое лицо, которое, в соответствии со своими служебными обязанностями, ответственно за техническое состояние транспорта (должностные лица аэропорта).

Статья устанавливает ответственность за перечисленные действия (бездействие), если они повлекли вредные последствия (тяжкий или средней тяжести вред здоровью, крупный ущерб – ч. 1; смерть человека – ч. 2; гибель двух или более лиц – ч. 3).

Субъективная сторона преступления характеризуется неосторожностью. Это означает, что недоброкачественный ремонт или выпуск в эксплуатацию неисправного транспортного средства могут быть совершены по самонадеянности или небрежности. В первом случае имеет место сознательное пренебрежение техническими правилами ремонта или выпуска в эксплуатацию, но субъект легкомысленно рассчитывает на то, что вредные последствия не произойдут. Во втором случае он не осознает факта нарушения технических требований (например, из-за низкой профессиональной квалификации), хотя мог и должен был это осознавать. Если субъект умышленно производит недоброкачественный ремонт или умышленно выпускает в эксплуатацию неисправное транспортное средство, относясь к возможным последствиям с прямым или косвенным умыслом, речь будет идти, в зависимости от обстоятельств, о диверсии, террористическом акте, умышленном убийстве или телесном повреждении, умышленном уничтожении или повреждении имущества.

**Статья 267.** Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения.

1. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, наказываются штрафом в размере от 100 до 300 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 1 до 2 лет либо лишением свободы на срок до 4 лет.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, наказываются лишением свободы на срок от 3 до 8 лет.

3. Деяния, предусмотренные ч. 1 статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, наказываются лишением свободы на срок от 6 до 10 лет.

Объект преступления – безопасность воздушного транспорта.

Перечень предметов преступления в данной статье тот же, что и в ст. 266. Что же касается объективной стороны преступления, то она заключается в их разрушении, повреждении или приведении иным способом в негодное для эксплуатации состояние. Кроме того, объективная сторона предусматривает и блокирование транспортных коммуникаций, что означает прекращение или затруднение движения из-за завалов, баррикад, физического противодействия толпы, недопущения к транспортным коммуникациям лиц, призванных их обслуживать.

Состав преступления будет налицо при наступлении вредных последствий, которые аналогичны тем, что упоминаются в предыдущих статьях (ст. 263-266). Хотя основным объектом преступления здесь будет безопасность движения и эксплуатации транспорта, оно способно причинить существенный вред не только его нормальной работе, но и общественному порядку в целом.

Субъектом преступления может быть любое лицо, достигшее 14 лет.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного статьей, характеризуется неосторожной виной по отношению к наступлению вредных последствий.

**Статья 268.** Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

1. Нарушение пассажиром или другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст. 263 УК РФ) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, наказывается ограничением свободы на срок до 3 лет, либо арестом на срок от 2 до 4 месяцев, либо лишением свободы на срок до 2 лет.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается ограничением свободы на срок до 5 лет или лишением свободы на тот же срок.

3. Деяние, предусмотренное ч. 1 статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок до 7 лет.

Объект преступления – безопасность воздушного транспорта.

Безопасность движения или эксплуатации транспорта зависит не только от лиц, осуществляющих эксплуатацию ВС и его технического состояния, но также и от других участников движения, например, пассажиров. На воздушном транспорте существуют правила поведения авиапассажиров. Нарушая эти правила, пассажир может создать угрозу безопасности как для себя лично, так и для других участников движения. Если подобное нарушение при наличии вины привело к последствиям, перечисленным в статье, наступает уголовная ответственность. При отсутствии последствий может наступить административная ответственность.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется неосторожной формой вины по отношению к наступлению указанных в статье вредных последствий.

Субъект преступления – авиапассажир или другой участник движения, кроме лиц, указанных в ст. 263 УК РФ.

### **Статья 271.** Нарушение правил международных полетов.

Несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов наказываются штрафом в размере от 200 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 18 месяцев, либо ограничением свободы на срок до 2 лет, либо арестом на срок от 3 до 6 месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

Объект преступления – безопасность воздушного движения и неприкосновенность государственной границы при осуществлении международных полетов.

**Международный полет** – это полет ВС в воздушном пространстве более чем одного государства (ВК 1997 г. – Федеральный закон № 60-ФЗ, ст. 79). Такой полет должен отвечать ряду требований, установленных в целях безопасности воздушного движения, государственной и военной безопасности (определение маршрута движения, высоты полета, воздушных ворот, мест посадки, системы сигнализации и др.).

Все документы, регламентирующие выполнение международных полетов, именуется обобщенным понятием – правила международных полетов.

Правила международных полетов устанавливаются законодательством (Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации» 1993 г., в ред. № 153 – ФЗ от 31 июля 1998 г.), а также ведомственными актами и международными соглашениями. Правила и условия совершения международного полета, вытекающие из названных документов, должны быть известны лицам, совершающим полет. Относительно фактов нарушения этих правил и условий полета следствию и суду должны быть представлены документальные данные, при необходимости проводится экспертиза.

Субъектом преступления могут быть как российские, так и иностранные граждане, работники воздушного транспорта и частные лица.

Субъективная сторона преступления характеризуется умыслом (как прямым, так и косвенным). В случае нарушения правил международных полетов по неосторожности наступает административная либо дисциплинарная ответственность.

Субъект преступления – члены экипажа ВС независимо от их гражданства. Пассажиры ВС не являются субъектом настоящего преступления.

## **Ответственность за нарушение, установленных на воздушном транспорте правил охраны порядка и безопасности движения**

К этому виду нарушений относятся:

– угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211);

– нарушение правил учета, хранения, перевозки и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий (ст. 218).

Все они входят в главу 24 УК РФ, которая содержит нормы, регулирующие общественный порядок, общественную безопасность.

### **Статья 211. Угон воздушного судна.**

1. Угон ВС, а равно захват такого судна в целях угона наказываются лишением свободы на срок от 4 до 8 лет.

Те же деяния, совершенные: а) группой лиц по предварительному сговору; б) неоднократно; в) с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия; г) с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, наказываются лишением свободы на срок от 7 до 12 лет.

2. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, если они совершены организованной группой либо повлекли по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия, наказываются лишением свободы на срок от 8 до 15 лет.

Объект преступления – общественная безопасность. Предмет преступления – ВС. К ВС относятся любые летательные аппараты независимо от формы собственности (государственные, частные), ведомственной принадлежности (военному или гражданскому ведомству) и целевого назначения (пассажирские, транспортные, санитарные и т. д.): самолеты, вертолеты,

дельтапланы, дирижабли, воздушные шары и другие летательные устройства, полет на которых требует соблюдения мер безопасности.

Объективную сторону преступления, предусмотренного ч. 1 статьи, образуют действия, выразившиеся в: а) угоне ВС или б) его захвате.

**Угон ВС** – это перемещение судна с места, где оно находилось, в место, определенное преступником. В воздухе судно признается угнанным с момента изменения маршрута по вине преступника.

**Захват ВС** – это установление над ним фактического контроля, в результате чего преступник получает возможность использовать судно по своему усмотрению.

Часть 2 ст. 211 предусматривает ответственность за угон или захват судна или состава, совершенные при отягчающих обстоятельствах.

Часть 3 ст. 211 предусматривает ответственность за угон или захват судна или состава, совершенные при особо отягчающих обстоятельствах.

Субъектом преступления является любое лицо, достигшее 16 лет, в том числе и члены экипажа ВС.

Субъективная сторона преступления – прямой умысел. Лицо осознает, что совершает угон или захват судна, а также общественную опасность этих действий и желает этого.

**Статья 218.** Нарушение правил учета, хранения, перевозки и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий.

Нарушение правил учета, хранения, перевозки и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий, а также незаконная пересылка этих веществ по почте или багажом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, наказываются ограничением свободы на срок до 5 лет, либо лишением свободы на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

Объект преступления – общественная безопасность в сфере обращения указанных в статье веществ и предметов. Предмет преступления:

1. **Взрывчатые вещества** – это соединения или смеси, способные к быстрому самораспространяющемуся химическому превращению (например, порох, тротил, аммонал).

2. **Легковоспламеняющиеся вещества** – вещества, способные самовозгораться от соприкосновения с воздухом, водой или под действием других факторов, а также вещества, отличающиеся низкой температурой вспышки (бензин, спирт, фосфор, селитра, эфир, керосин и др.).

3. **Пиротехнические изделия** – осветительные, зажигательные либо дымовые устройства, предназначенные для иллюминаций (например, фейерверков), подачи сигналов, использования в военном деле.

Для определения веществ и изделий как взрывчатых, легковоспламеняющихся и пиротехнических при необходимости может назначаться судебно-техническая экспертиза.

В ст. 113 ВК РФ установлено, что перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством РФ, Федеральными авиационными правилами, а также международными договорами РФ.

Объективная сторона преступления выражается: а) в действиях (бездействии) – нарушении указанных в диспозиции ст. 218 правил обращения с взрывчатыми, легковоспламеняющимися веществами и пиротехническими изделиями; б) в наступлении тяжких последствий и в) в причинной связи между нарушением соответствующих правил и наступлением вследствие этого тяжких последствий.

К тяжким последствиям следует отнести причинение смерти человеку, тяжкого вреда здоровью нескольких лиц, крупного материального ущерба.

Субъектом преступления является лицо, достигшее 16 лет.



Субъективная сторона характеризуется неосторожностью по отношению к наступлению тяжких последствий (в виде как легкомыслия, так и небрежности). Лицо предвидит, что вследствие нарушения соответствующих правил могут наступить тяжкие последствия, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение либо не предвидит возможности их наступления, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

## **Правонарушения в области охраны окружающей среды**

В новом УК незаконная охота с использованием ВС относится к категории экологических преступлений, признаки состава данного преступления отражены в ст. 258 гл. 26 УК РФ.

### **Статья 258. Незаконная охота**

1. Незаконная охота, если это деяние совершено: а) с причинением крупного ущерба; б) с применением механического транспортного средства или ВС, взрывчатых веществ, газов или иных способов массового уничтожения птиц и зверей; в) в отношении птиц и зверей, охота на которых полностью запрещена; г) на территории заповедника, заказника либо в зоне экологического бедствия или в зоне чрезвычайной экологической ситуации, – наказывается штрафом в размере от 200 до 500 минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 2 до 5 месяцев, либо исправительными работами на срок до 2 лет, либо арестом на срок от 4 до 6 месяцев.

То же деяние, совершенное лицом с использованием своего служебного положения либо группой лиц по предварительному сговору или организованной группой, наказывается штрафом в размере от 500 до 700 минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 5 до 7 месяцев либо лишением свободы на

срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

Объект преступления – безопасность животного мира (Федеральный закон РФ «О животном мире» № 52-ФЗ от 24 апреля 1995 г.)

Данная статья с определенными изменениями воспроизводит содержание ст. 166 УК РСФСР. Изменения состоят в том, что устранена административная преюдиция как условие наступления уголовной ответственности, уточнены конструктивные и квалифицирующие признаки состава данного преступления.

Объективная сторона незаконной охоты включает в себя действия, образующие незаконную охоту, и последствия в виде крупного ущерба либо действия, образующие незаконную охоту и обязательно совершенные при обстоятельствах, предусмотренных статьей.

Незаконной признается охота без соответствующего разрешения, либо осуществляемая вопреки специальному запрету, либо осуществляемая ненадлежащим, т.е. не имеющим права на охоту, лицом.

Крупным признается ущерб в зависимости от стоимости, количества добытого, распространенности животных, их отнесения к специальным категориям, например редким и исчезающим видам, и т.п.

Незаконная охота совершается с применением ВС, когда оно целенаправленно используется в процессе охоты и для ее целей.

В случаях, перечисленных в пп. «б», «в» и «г» ч. 1 статьи, наступления общественно опасных последствий не требуется.

Субъективная сторона данного преступления характеризуется прямым или косвенным умыслом.

Субъект преступления – любое лицо, достигшее 16 лет.

### **14.3. Административные правонарушения на воздушном транспорте**

Административным правонарушением на воздушном транспорте признается общественно вредное, противоправное, виновное действие (бездействие) физического, должностного или юридического лица, посягающее на установленный федеральными законами и иными нормативными правовыми актами порядок движения или эксплуатации транспортных средств, за которое КоАП или законами субъектов РФ установлена административная ответственность.

Составы административных правонарушений помещены в новом КоАП в гл. 11 «Административные правонарушения на транспорте».

Объектом административных правонарушений на воздушном транспорте являются общественные отношения в сфере безопасной работы транспортных средств (общественная безопасность). Предметом является воздушный транспорт (самолеты, вертолеты и т.п.)

Особенность правонарушения заключается в том, что вред физическим или юридическим лицом причиняется в основном при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации источников повышенной опасности и может повлечь возникновение чрезвычайных ситуаций, катастроф, аварий, несчастных случаев с людьми.

Диспозиции многих статей КоАП, предусматривающих ответственность за правонарушения носят бланкетный характер. В них не всегда содержится описание виновного поведения, как правило, речь идет о нарушении установленных правил безопасности движения, эксплуатации и полетов ВС.

Такие правила установлены ВК РФ, Федеральными правилами использования воздушного пространства, Федеральными авиационными правилами и т.д.

Большинство административных правонарушений имеют формальные составы, считаясь оконченными с момента совершения предусмотренного законом действия (бездействия) безотносительно к наступившим последствиям.

Отдельные составы административных правонарушений характерны таким обязательным признаком своей объективной стороны, как наступление вредных последствий. Если аналогичные деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, ответственность наступает в соответствии со ст. 267, 268 УК РФ.

**Статья 11.3** КоАП предусматривает ответственность за совершение действий, угрожающих безопасности полетов. Статья содержит четыре состава правонарушений. Общим объектом является безопасность полетов.

Часть 1 статьи предусматривает ответственность за нарушение правил размещения в районе аэродрома знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, либо применение пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома, либо устройство в районе аэропорта, аэродрома объектов, способствующих массовому скоплению птиц в виде наложения административного штрафа на граждан в размере от 3 до 5 минимальных размеров оплаты труда; на должностных лиц – от 5 до 10 минимальных размеров оплаты труда.

Данные правила установлены в ВК РФ. Соответственно непосредственным объектом правонарушения будут именно эти правила.

Объективную сторону составляют действия, выражающиеся в: размещении в районе аэродрома знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов; применении без разрешения администрации аэропорта, аэродрома пиротехнических средств; устройстве в районе аэропорта, аэродрома объектов, способствующих массовому скоплению птиц.

Субъектами правонарушения могут быть как граждане, так и должностные лица.

С субъективной стороны рассматриваемое правонарушение может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности.

Непосредственным объектом правонарушения, предусмотренного ч. 2 статьи, являются правила размещения ночных и дневных маркировочных знаков или устройств на зданиях и сооружениях. Невыполнение этих правил влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 3 до 5 минимальных размеров оплаты труда; на должностных лиц – от 5 до 10 минимальных размеров оплаты труда.

Объективная сторона рассматриваемого правонарушения состоит в бездействии, выражающемся в невыполнении вышеуказанных правил.

Субъектами правонарушения могут быть как граждане, так и должностные лица.

С субъективной стороны данное правонарушение характеризуется виной в форме умысла.

Объектом правонарушения, установленного ч. 3 статьи, являются: аэродромное оборудование, аэродромные знаки, ВС и их оборудование.

Объективная сторона проявляется в действиях, направленных на повреждение вышеуказанного оборудования, т.е. приведение его в состояние, непригодное для использования, требующее ремонта, что влечет наложение административного штрафа в размере от 5 до 10 минимальных размеров оплаты труда.

Субъектами данного правонарушения могут быть граждане и должностные лица.

С субъективной стороны правонарушение может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности.

Объектом правонарушения, предусмотренного в ч. 4 статьи, являются правила прохода или проезда по территориям аэропортов (за исключением

аэровокзалов), аэродромов, объектов радио- и светообеспечения полетов. Это влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере от 1 до 3 минимальных размеров оплаты труда.

Объективная сторона выражается в противоправных действиях – проезде, проходе, т.е. состав имеет формальный характер – достаточно самого факта совершения одного из указанных действий.

Субъектами правонарушения могут быть как граждане, так и должностные лица. С субъективной стороны данные действия могут быть совершены только умышленно.

**Статья 11.4** предусматривает ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства.

Объектом правонарушения, предусмотренного ч. 1 статьи, является безопасность полетов, а непосредственно оно направлено на нарушение установленных правил пользования воздушным пространством. Использование воздушного пространства осуществляется в соответствии с ВК и представляет собой деятельность, в процессе которой в воздушном пространстве перемещаются материальные объекты (ВС, ракеты и др.), а также иную деятельность (строительство высотных сооружений), представляющую угрозу безопасности воздушного движения, и в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.д.

Рассматриваемый состав носит формальный характер, и его объективная сторона выражается в совершении лицом деяния, нарушающего Федеральные правила пользования воздушным пространством.

В данной статье предусматривается ответственность специальных субъектов-граждан, должностных лиц, юридических лиц, наделенных в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства в виде наложения административного штрафа на граждан в размере от 10 до 20 минимальных размеров

оплаты труда, на должностных лиц – от 20 до 40 минимальных размеров оплаты труда, на юридических лиц – от 200 до 300 минимальных размеров оплаты труда

С субъективной стороны указанные действия могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности.

Ч. 2 данной статьи предусматривает административную ответственность за те же противоправные действия, но устанавливает ответственность для физических лиц, должностных лиц и юридических лиц, не наделенных в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства в виде наложения административного штрафа на граждан в размере от 20 до 25 минимальных размеров оплаты труда, на должностных лиц – от 40 до 50 минимальных размеров оплаты труда, на юридических лиц – от 400 до 500 минимальных размеров оплаты труда. Субъект правонарушения, предусмотренного ч. 2 статьи, характеризуется дополнительным признаком.

Объективная сторона выражается в рассматриваемом случае не только в том, что лицо совершает действия, нарушающие установленные правила, но и в том, что при этом оно не имеет права на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

С субъективной стороны данное правонарушение характеризуется виной в форме умысла или неосторожности.

**Статья 11.5** определяет наложение административного штрафа на граждан в размере от 20 до 25 минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления ВС на срок до 1 года, на должностных лиц – от 40 до 50 минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления ВС на срок до 1 года за нарушение правил безопасности эксплуатации ВС.

Одним из способов обеспечения безопасности полетов является надзор за эксплуатацией ВС. Непосредственным объектом рассматриваемого

правонарушения являются установленные федеральным органом управления авиационным транспортом правила безопасности эксплуатации ВС.

Объективная сторона данного правонарушения состоит в действиях, нарушающих вышеуказанные правила.

Субъектами правонарушения признаются граждане и должностные лица, имеющие право управления ВС.

Субъективная сторона рассматриваемого правонарушения выражается виной в форме умысла.

**Статья 11.14** закрепляет три состава административных правонарушений на транспорте – воздушном, водном, железнодорожном, посягающих на безопасность полетов, плавания и передвижения по железным дорогам. Непосредственным объектом всех трех правонарушений являются установленные уполномоченными федеральными органами исполнительной власти правила перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов, обеспечивающие безопасность воздушного, водного и железнодорожного транспорта. Различия в объекте посягательства этих трех составов состоят только в том, на какой вид транспорта распространяются указанные правила.

Объективную сторону рассматриваемых правонарушений на воздушном транспорте (ст. 11.14 ч. 1.) составляют противоправные деяния, нарушающие установленные на воздушном транспорте правила для перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов, что влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 5 до 10 минимальных размеров оплаты труда, на должностных лиц – от 10 до 20 минимальных размеров оплаты труда.

Нарушения могут быть выражены в активных действиях либо в бездействии (неисполнении того, что предписано нормой права). Субъектами всех трех составов являются граждане и должностные лица.



С субъективной стороны правонарушения могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности.

Нарушение правил пожарной безопасности, установленных на воздушном транспорте, в соответствии со **статьей 11.16** влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 5 до 10 минимальных размеров оплаты труда, на должностных лиц – от 10 до 20 минимальных размеров оплаты труда.

В Российской Федерации обеспечение пожарной безопасности регулируется Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. «О пожарной безопасности» и Правилами пожарной безопасности в РФ, утвержденными приказом МВД России от 14 декабря 1993 г. Названные нормативные акты устанавливают общие требования пожарной безопасности на всей территории РФ, которые являются обязательными для исполнения всеми предприятиями, учреждениями, организациями независимо от формы собственности. Следовательно, и на транспорте соблюдение указанных правил является обязательным.

Объектом правонарушения, предусмотренного ст. 11.16, является пожарная безопасность на воздушном транспорте, а непосредственно противоправные деяния направленные на нарушение установленных правил пожарной безопасности (в гражданской авиации – Наставление по пожарной охране НПО ГА-85).

Объективная сторона правонарушения выражается в нарушениях, которые могут совершаться как активным действием, так и бездействием.

Субъектом данного административного правонарушения являются граждане и должностные лица.

С субъективной стороны данное правонарушение может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности.

В **статье 11.17** ч. 5 определена ответственность за нарушение правил поведения на ВС. Противоправными действиями признаются невыполнение

распоряжений командира судна, что влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере до 1 минимального размера оплаты труда. Нарушение правил фотографирования, видео- и киносъемки либо пользования средствами радиосвязи с борта ВС по ст. 11.17 ч. 4 влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере до 1 минимального размера оплаты труда с конфискацией пленки.

Объектом рассматриваемого правонарушения является безопасность пассажиров на воздушном транспорте. Непосредственным объектом посягательства являются установленные правила поведения граждан на воздушном транспорте.

Субъектом данного правонарушения является гражданин-пассажир. С субъективной стороны данный состав характеризуется только прямым умыслом.

Что касается объективной стороны, то данная статья предусматривает разнообразные противоправные действия. Кроме того, в зависимости от характера нарушения установлена различная административная ответственность.

За безбилетный полет на ВС пассажиры в соответствии со **статьей 11.18** ч. 2 подвергаются административному штрафу в размере 2 минимальных размеров оплаты труда. Провоз без билета детей, проезд которых подлежит частичной оплате, влечет наложение административного штрафа в размере половины штрафа, налагаемого на взрослых пассажиров за безбилетный проезд на транспорте соответствующего вида (ч. 4).

Перевозка пассажиров и багажа на всех видах транспорта осуществляется на основе гражданско-правового договора перевозки (ст. 786 ГК). По этому договору перевозчик обязуется перевезти пассажира и доставить его в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд. Заключение договора перевозки удостоверяется билетом, т.е. проезд без билета является нарушением договора перевозки.

Объективная сторона характеризуется противоправным бездействием – неоплатой пассажиром.

Непосредственным объектом рассматриваемого правонарушения являются договор купли-продажи и установленные правила оплаты проезда. Проезда, независимо от причины отсутствия проездного документа – пассажир не приобрел билет, использовал просроченный проездной документ, потерял его.

Субъектом данного правонарушения является физическое лицо – пассажир, т.е. гражданин, пользующийся услугами транспортного средства.

С субъективной стороны рассматриваемое правонарушение может быть совершено только умышленно: лицо сознает противоправность своих действий, предвидит их общественно опасные последствия и сознательно допускает их наступление.

Провоз ручной клади сверх установленных норм без оплаты на воздушном транспорте в соответствии со **статьей 11.19** ч. 1 влечет наложение административного штрафа в размере 1/2 минимального размера оплаты труда.

Провоз в ручной клади, багаже или грузобагаже веществ и предметов, запрещенных к перевозке, влечет наложение административного штрафа в размере от 1 до 3 минимальных размеров оплаты труда (**ст. 11.19** ч. 3).

Провоз без оплаты домашних животных и птиц влечет наложение административного штрафа в размере 1/2 минимального размера оплаты труда (**ст. 11.19** ч. 4).

Провоз ручной клади, багажа и грузобагажа осуществляется на основе гражданско-правового договора перевозки груза и договора перевозки пассажира (ст. 785, 786 ГК).

Объектом рассматриваемого правонарушения являются установленные правила провоза ручной клади, багажа и грузобагажа.

Объективная сторона выражена в противоправных действиях, нарушающих вышеуказанные правила.

Субъектом данного правонарушения, исходя из содержания статьи, являются физические лица, достигшие шестнадцатилетнего возраста.

С субъективной стороны указанные противоправные деяния могут быть совершены только умышленно.

Составы правонарушений в области экологии нашли закрепление в главе 8 Административные правонарушения в области охраны окружающей природной среды и природопользования.

Так допуск к полету ВС, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами РФ, в соответствии со ст. 8.22 влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 5 до 10 минимальных размеров оплаты труда.

Объектом правонарушений, предусмотренных статьей, является экологическая безопасность жизнедеятельности, связанная с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума.

Объективная сторона правонарушений, содержащихся в ст. 8.22, заключается в допуске к полету ВС, у которого содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого им при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами РФ. При этом под указанным в статье допуском к полету понимается не только выпуск в непосредственную эксплуатацию ВС, но и их производство.

Субъективная сторона административных правонарушений, предусмотренных статьей, может выражаться как в форме умысла, так и в форме неосторожности.

Субъектами правонарушения являются должностные лица коммерческих и некоммерческих организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, в должностные обязанности которых входит соответственно допуск к полету ВС. Кроме того, ответственность по указанной статье должны нести и такие должностные лица, которые отвечают за их производство.

Правонарушения, указанные в ст. 8.23, так же как и правонарушения, предусмотренные ст. 8.22, направлены против экологической безопасности и возникают в процессе общественных отношений в области охраны окружающей среды.

В отличие от ст. 8.22, объективная сторона правонарушения, содержащегося в ст. 8.23, заключается в эксплуатации ВС, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами и влечет наложение административного штрафа в размере от 1 до 3 минимальных размеров оплаты труда.

В соответствии с Федеральным законом от 4 мая 1999 г. «Об охране атмосферного воздуха» граждане при эксплуатации транспортных и иных передвижных средств и установок должны обеспечивать для таких средств и установок непревышение установленных технических нормативов выбросов.

С субъективной стороны правонарушение, предусмотренное статьей, может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности.

Субъектами правонарушения могут являться только граждане. При этом граждане могут привлекаться к административной ответственности, только если они являются собственниками или пользователями транспортных средств, при этом указанные лица должны достигнуть возраста 16 лет.

#### **14.4. Органы, должностные лица, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях**

Рассматривать дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 8.22, 8.23, 11.3, 11.5, ч. 1 ст. 11.14, ст. 11.15, 11.16, ч. 4

ст. 11.17 (в части нарушения правил пользования средствами радиосвязи с борта ВС), ч. 5 ст. 11.17, ч. 2 и 4 ст. 11.18, ч. 1, 3 и 4 ст. 11.19 КоАП, уполномочены органы, осуществляющие государственное регулирование в области авиации.

ВК в ст. 24, 25, 26 определяет, что государственное регулирование в области гражданской авиации осуществляет Государственная служба гражданской авиации – отраслевой орган Министерства транспорта РФ. В данной сфере, помимо ВК РФ, действуют Федеральный закон от 8 января 1998 г. «О государственном регулировании развития авиации» и Положение о государственных инспекторах по осуществлению государственного контроля в области гражданской авиации, утвержденное Правительством РФ 29 сентября 1998 г., в области государственной авиации – Министерство обороны РФ, в области экспериментальной авиации – Министерство оборонной промышленности.

Рассматривать дела об административных правонарушениях от имени этих органов, вправе:

1) руководитель федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области гражданской авиации, его заместители, руководители структурных подразделений территориальных органов федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области гражданской авиации, их заместители, главные государственные инспектора федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области гражданской авиации, – об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 8.22, 8.23, 11.3, 11.5, ч. 1 ст. 11.14, ст. 11.16, ч. 4 и 5 ст. 11.17, ч. 2 и 4 ст. 11.18, ч. 1, 3 и 4 ст. 11.19 КоАП;

2) руководитель федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области обороны, его заместители, руководители структурных подразделений федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области обороны, их заместители, руководители

инспекторских служб федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области обороны, их заместители, инспектора по безопасности полетов авиации – об административных правонарушениях, совершенных в государственной авиации и предусмотренных ст. 11.3, 11.5, ч. 1 ст. 11.14, ст. 11.16 КоАП;

3) руководитель федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области оборонной промышленности, его заместители, руководители структурных подразделений федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области оборонной промышленности, их заместители, руководители региональных служб федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области оборонной промышленности, их заместители – об административных правонарушениях, совершенных в экспериментальной авиации и предусмотренных ст. 11.3, 11.5, ч. 1 ст. 11.14, ст. 11.16 КоАП.

Должностные лица, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях, относятся к различным ведомствам:

а) руководитель Государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта РФ – главный государственный инспектор РФ по контролю за безопасностью полетов; его заместители, руководители структурных подразделений территориальных органов (региональных управлений), главные государственные инспектора. КоАП определяет их компетенцию по рассмотрению дел об административных правонарушениях, указанных в ст. 11.3, 11.5, ч. 1 ст. 11.14 и 11.16 КоАП;

б) должностные лица Министерства обороны РФ, в том числе руководители инспекторских служб, инспектора по безопасности полетов авиации. Они рассматривают правонарушения, предусмотренные ст. 11.13, 11.15 и 11.16 КоАП;

в) должностные лица ведомств оборонной промышленности, их центрального аппарата и региональных служб – по ст. 11.3, 11.5, 11.14. и 11.16 КоАП.

Органы Единой системы организации воздушного движения РФ рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 11.4 КоАП. ЕС ОрВД – это система организации воздушного движения, отграниченная от системы государственного регулирования в области авиации. Правительством РФ 6 октября 1994 г. было принято постановление «О системе управления воздушным движением Российской Федерации». Одновременно было утверждено Положение о Единой системе управления воздушным движением. Ее назначение – обеспечение контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства. Единую систему составляли гражданские и военные органы управления воздушным движением. Ее организационным центром являлась Межведомственная комиссия по использованию воздушного пространства.

В настоящее время действуют Федеральные правила использования воздушного пространства РФ, утвержденные Правительством РФ 22 сентября 1999 г. Президент РФ издал 18 июня 1998 г. Указ «О единой системе организации воздушного движения Российской Федерации».

Рассматривать дела об административных правонарушениях от имени этих органов, вправе:

1) руководители специально уполномоченных органов в области обороны и в области гражданской авиации, осуществляющих государственное регулирование использования воздушного пространства РФ, их заместители;

2) руководители военных и гражданских оперативных органов Единой системы организации воздушного движения РФ, их заместители.

Органы российской транспортной инспекции рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 8.22, 8.23, (в части нарушений экологических требований на воздушном транспорте) и ч. 1 ст. 11.14.

Рассматривать дела об административных правонарушениях от имени этих органов вправе:



- 1) главный государственный транспортный инспектор Российской Федерации, его заместители;
- 2) руководители территориальных органов российской транспортной инспекции, их заместители;
- 3) начальники отделов, их заместители, государственные транспортные инспекторы территориальных органов российской транспортной инспекции.

## **14.5. Дисциплинарная ответственность. Основания применения дисциплинарных взысканий**

**Дисциплина труда** – обязательное для всех работников подчинение правилам поведения, определенным в соответствии с Трудовым Кодексом, иными законами, коллективным договором, соглашениями, трудовым договором, локальными нормативными актами организации.

Работодатель обязан в соответствии с настоящим Кодексом, законами, иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, трудовым договором создавать условия, необходимые для соблюдения работниками дисциплины труда.

Трудовой распорядок организации определяется правилами внутреннего трудового распорядка.

Правила внутреннего трудового распорядка организации – локальный нормативный акт организации, регламентирующий в соответствии с Кодексом и иными федеральными законами порядок приема и увольнения работников, основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора, режим работы, время отдыха, применяемые к работникам меры поощрения и взыскания, а также иные вопросы регулирования трудовых отношений в организации.

Дисциплинарная ответственность работников является самостоятельным видом юридической ответственности. К дисциплинарной ответственности могут привлекаться работники, совершившие дисциплинарный проступок. Следовательно, основанием такой ответственности всегда служит дисциплинарный проступок, совершенный конкретным работником. Дисциплинарным проступком признается противоправное, виновное неисполнение или ненадлежащее исполнение работником своих трудовых обязанностей. Субъектом дисциплинарного проступка может быть гражданин, состоящий в трудовых правоотношениях с конкретной организацией и нарушающий трудовую дисциплину.

Субъективной стороной дисциплинарного проступка выступает вина со стороны работника. Она может быть в форме умысла или по неосторожности.

Объект дисциплинарного проступка – внутренний трудовой распорядок конкретной организации. Объективной стороной здесь выступают вредные последствия и прямая связь между ними и действием (бездействием) правонарушителя.

В соответствии с заключенным трудовым договором работодатель вправе требовать от работника выполнения трудовых обязанностей. Согласно ст. 192 Кодекса работодатель имеет право, но не обязан привлекать к дисциплинарной ответственности работника, совершившего дисциплинарный проступок.

Однако нельзя считать нарушением трудовой дисциплины невыполнение поручений, обусловленных изменением существенных условий труда. Если прежние существенные условия труда не могут быть сохранены, а работник не согласен на продолжение работы в новых условиях, трудовой договор должен быть прекращен по п. 7 ст. 77 ТК (об изменении существенных условий труда ст. 73 ТК ). Существуют два вида дисциплинарной ответственности: общая, предусмотренная ТК РФ, и специальная, ко-

торую несут работники в соответствии с уставами и положениями о дисциплине.

На работников, труд которых связан с движением транспортных средств (ст. 330 ТК), распространяется как общая дисциплинарная ответственность, предусмотренная ч. 1 ст. 192 ТК, так и специальная, предусмотренная в соответствующих Положениях (уставах) о дисциплине.

При общей дисциплинарной ответственности перечень мер взыскания, предусмотренный ст. 192, является исчерпывающим. Сами организации никаких дополнительных дисциплинарных взысканий устанавливать не могут, хотя на практике иногда применяются такие санкции, как штрафы, лишение разного рода надбавок, выговор с предупреждением и другие, которые нельзя признать законными.

Специальную дисциплинарную ответственность несут работники, на которых распространяются уставы и положения о дисциплине. В этих актах могут предусматриваться и более строгие меры взыскания, отличающиеся от тех, которые возлагаются на работников при общей дисциплинарной ответственности, хотя и при специальной применяются меры, в том числе перечисленные в ст. 192 ТК РФ.

Решение о применении меры взыскания выносит работодатель, который может и не воспользоваться предоставленным ему ТК, правом и ограничиться устным замечанием, беседой и т.п.

В ч. 1 ст. 192 ТК установлены меры дисциплинарных взысканий, налагаемые на нарушителей трудовой дисциплины: замечание, выговор, увольнение по соответствующим основаниям.

Самой строгой мерой дисциплинарного взыскания является увольнение. Оно возможно в следующих случаях: неоднократное неисполнение работником без уважительных причин трудовых обязанностей, если он имеет дисциплинарное взыскание (п. 5 ст. 81); однократное грубое нарушение работником трудовых обязанностей, а именно: прогул (отсутствие на работе

без уважительных причин более четырех часов подряд в течение рабочего дня (подп. «а» п. 6 ст. 81); появление на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (подп. «б» п. 6 ст. 81); разглашение охраняемой законом тайны (государственной, коммерческой, служебной и иной), ставшей известной работнику в связи с исполнением им трудовых обязанностей (подп. «в» п. 6 ст. 81); совершение по месту работы хищения (в том числе мелкого) чужого имущества, растраты, умышленного его уничтожения или повреждения, установленных вступившим в законную силу приговором суда или постановлением органа, уполномоченного на применение административных взысканий (подп. «г» п. 6 ст. 81); нарушение работником требований по охране труда, если это нарушение повлекло за собой тяжкие последствия (несчастный случай на производстве, авария, катастрофа) либо заведомо создавало реальную угрозу наступления таких последствий (подп. «д» п. 6 ст. 81); п. 9 ст. 81 и п. 10 ст. 81 ТК.

Необходимо отметить, что сам работодатель, а также его представители обязаны соблюдать законы и иные нормативные правовые акты, условия коллективного договора и соглашения. Если имеет место нарушение этих обязанностей, представительный орган работников имеет право поставить вопрос о юридической ответственности руководителя организации и его заместителей перед их работодателем. Это может быть определенное лицо или орган, имеющий право назначать руководителей на должность и привлекать их к дисциплинарной ответственности. При этом работодатель обязан рассмотреть вопрос по существу и сообщить о результате представительному органу работников (ст.195).

Если в ходе рассмотрения заявления представительного органа работников выяснится, что имели место нарушения законов и иных нормативных правовых актов о труде, условий коллективного договора, соглашения, то к такому руководителю организации, его заместителю должна быть применена одна из мер дисциплинарного взыскания, предусмотренных ст. 192

Кодекса, другими федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине. В данном случае не исключено и увольнение (п. 10 ст. 81 ТК.)

### **14.5.1. Порядок применения дисциплинарных взысканий**

В соответствии со ст. 193 до применения дисциплинарного взыскания от работника должно быть затребовано письменное объяснение причин проступка. Его отказ дать такое объяснение не является препятствием для дисциплинарного взыскания.

Требование от работника представления объяснения – одна из гарантий того, что наложение взыскания будет правомерно.

Отсутствие объяснения должно быть подтверждено соответствующим актом об отказе работника дать объяснение.

От имени работодателя – юридического лица (организации) таким правом обладает руководитель. Он может делегировать это право другому лицу, например одному из своих заместителей, руководителей филиала, представительства и др.

Это касается замечания и выговора. Что касается увольнения как меры взыскания, то это право предоставлено тем лицам, которые наделены правом приема на работу и увольнения.

Днем обнаружения дисциплинарного проступка считается день, когда должностному лицу, которому подчинен работник, стало известно о проступке, независимо от того, наделено это лицо правом наложения взысканий или нет. В месячный срок для наложения взыскания не засчитывается время болезни работника или нахождения его в отпуске (очередном, учебном, оплачиваемом или без сохранения содержания). Отсутствие на работе по другим основаниям не прерывает течение указанного срока. Однако на практике время прогула, когда работник мог не знать о наложении взыскания, обычно не включается в данный месячный срок, и последний начинает исчисляться с момента выхода работника на работу.

Но в любом случае взыскание не может быть наложено по истечении шести месяцев со дня совершения проступка, независимо от времени его обнаружения. ТК РФ не допускает применения нескольких дисциплинарных взысканий за один проступок. Однако при причинении ущерба работником возможно сочетание дисциплинарных и материальных санкций, поскольку дисциплинарная и материальная ответственность имеют разное целевое назначение и могут совмещаться.

Это же правило распространяется и на так называемые делящиеся правонарушения, когда противоправное действие (бездействие) продолжается, несмотря на применение взыскания.

Здесь также возможно повторение санкции за невыполнение трудовых обязанностей до прекращения правонарушения.

Если работник увольняется по подп. «г» п. 6 ст. 81 Кодекса, месячный срок в данном случае будет исчисляться со дня вступления в законную силу приговора суда, которым установлена вина работника в совершении по месту работы хищения (в том числе мелкого) чужого имущества, растраты, умышленного уничтожения или повреждения имущества, либо постановления органа, уполномоченного на применение административных взысканий.

Наложение на виновного работника дисциплинарного взыскания не препятствует привлечению его к материальной ответственности за ущерб, причиненный работодателю (ст. 238).

В трудовую книжку работника сведения о наложении взысканий не заносятся. Не вносятся они и в личную карточку работника (унифицированная форма № Т-2, утвержденная постановлением Госкомстата России от 6 апреля 2001 г. № 26). Исключение составляет увольнение работника как дисциплинарное взыскание.

Приказ (распоряжение) о применении дисциплинарного взыскания объявляется работнику под расписку. В случае его отказа расписаться составляется соответствующий акт, который подписывают свидетельствующие этот факт лица.

Наложённое дисциплинарное взыскание может быть обжаловано работником в органы по рассмотрению индивидуальных споров (комиссию по трудовым спорам и суд) или в государственную инспекцию труда.

Орган, рассматривающий трудовой спор работника о неправомерности наложенного взыскания, может его отменить, если найдет, что оно, в частности, не соответствует тяжести совершенного правонарушения. Однако заменить его другим он не вправе. Администрация же в этом случае может применить иное взыскание, но только с соблюдением сроков, указанных в ч. 3 и 4 ст. 193 ТК.

### **14.5.2. Порядок снятия дисциплинарного взыскания**

Дисциплинарное взыскание, наложенное на работника, сохраняет свою силу в течение года со дня его применения. Если в течение этого года работник не будет подвергнут новому дисциплинарному взысканию, он считается не имеющим дисциплинарного взыскания. В этом случае по прошествии года старое взыскание теряет силу, и это не требует никакого нового приказа (распоряжения).

По ТК работодатель может снять наложенное на работника взыскание досрочно, если тот не совершил новых нарушений трудовой дисциплины и проявил себя позитивно. Для досрочного снятия взыскания необходимо издание соответствующего приказа (распоряжения) работодателя.

Дисциплинарные взыскания, снятые досрочно или утратившие силу, не могут учитываться при увольнении (п. 5 ст. 81 Кодекса) и не должны указываться в служебных характеристиках (например, при прохождении конкурса, аттестации и т.д.).

## **ГЛАВА 15. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**Авиационное происшествие** – это событие, связанное с использованием ВС, повлекшее несчастные случаи с людьми, повреждение, уничтожение, пропажу, утрату ВС или создавшее угрозу наступления этих последствий.

Расследование авиационного происшествия представляет собой процесс, проводимый с целью предотвращения таких происшествий и включающий сбор и анализ информации, подготовку заключений, в том числе установление причин и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов ВС.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия.

Расследования, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются специально уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия соответственно в гражданской, государственной или экспериментальной авиации.

Проведение расследований, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются в порядке, установленном Правительством РФ (ст. 95 ВК РФ).

### **15.1. Современные принципы расследования авиационных происшествий**

От того, насколько точно, профессионально, беспристрастно будет проведено расследование, зависит не только определение причин того или иного авиапроисшествия, но и предотвращение повторения допущенных ошибок в будущем.



Многолетний отечественный и зарубежный опыт в области обеспечения безопасности полетов свидетельствует о том, что одним из наиболее эффективных направлений работ по предотвращению авиационных происшествий является полное, глубокое и объективное расследование уже свершившихся событий и разработка на этой основе рекомендаций по исключению их повторяемости.

Эффективность такой работы зависит не только от достаточного уровня ресурсов, но и от исчерпывающих полномочий органа, проводящего независимое расследование, позволяющих воздействовать на любые сферы авиатранспортной системы (производство, проектирование, испытания, сертификация, эксплуатация, ремонт, нормативная база и т.п.).

Вот почему так велика роль независимого расследования авиационных происшествий в решении проблем повышения уровня безопасности полетов.

Например, стандарт 5.4 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации гласит: «Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение». Это же требование реализовано и в российских Правилах расследования, утвержденных Правительством РФ.

Многолетний опыт проведения расследований авиационных происшествий показал, что реализация этого стандарта может быть обеспечена только выполнением следующего принципа: орган, проводящий расследование, формулирующий причину происшествия и разрабатывающий профилактические рекомендации, не должен иметь властных полномочий и надзорных функций.

Вместе с тем авиационная администрация, имеющая такие властные полномочия и отвечающая за реализацию рекомендаций комиссии по расследованию, полноправно участвуя в расследовании происшествий, не должна формулировать причину события.

Этот принцип позволяет расследующему органу, не имеющему регламентирующих функций и не участвующему в управлении транспортом, оценивать функционирование транспортной системы с совершенно объективных позиций и разрабатывать рекомендации по проведению корректирующих мероприятий независимо от политической конъюнктуры и существующих норм и требований. При проведении же расследований другими организациями, в чьи обязанности входят и регламентирующие функции, в ходе расследования может возникнуть конфликт интересов.

Безопасность полетов можно повысить, только обеспечивая объективное и независимое расследование происшествий. Межгосударственный авиационный комитет как правопреемник Госавианадзора при Совете Министров СССР с 1992 г. продолжил проводимую им политику независимого и объективного расследования.

Именно эти принципы были заложены в основу межправительственного Соглашения об авиации и использовании воздушного пространства, подписанного главами государств и правительств. Образованный Соглашением Межгосударственный авиационный комитет (МАК) получил от глав государств и правительств СНГ право независимого расследования авиационных происшествий. Таким образом, в период распада СССР удалось сохранить в рамках СНГ единую систему предотвращения авиационных происшествий, основанную на независимости их расследования. При создании МАК удалось сохранить кадровый и научно-технический потенциал Госавианадзора СССР – уникальный коллектив высокопрофессиональных специалистов – и поддержать функционирование технической базы проведения независимого расследования.

С 1992 г. государствами-участниками Соглашения были разработаны и внедрены основополагающие нормативные документы, регулирующие деятельность гражданской авиации в области расследования и предотвращения авиационных происшествий.

Для государств-участников Соглашения Межгосударственным авиационным комитетом в 1992 г. разработаны «Единые правила расследования авиационных происшествий», которые затем были положены в основу разработки каждым государством национальных правил.

В Российской Федерации законодательная база в области обеспечения расследования авиационных происшествий формировалась с 1992 г. в течение ряда лет. В целях реализации Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства Указом Президента России от 5 мая 1992 г. № 439 МАК был уполномочен на проведение расследований авиационных происшествий. Эти полномочия в 1994 г. были подтверждены и детализированы постановлением Правительства РФ № 367 от 23 апреля 1994 г.

В дальнейшем Указом Президента России от 13 июня 1996 г. № 904, исходя из стратегического курса России на усиление интеграции с государствами-участниками Соглашения, была подтверждена необходимость сохранения в рамках МАК единой системы независимого расследования авиационных происшествий. В этот же период были приняты меры по строгому разграничению полномочий между МАК и Администрацией гражданской авиации России в области расследования авиационных происшествий и инцидентов.

ВК РФ, принятый Федеральным Законом от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, подтвердил обоснованность такого подхода. Разработанные в 1998 г. и утвержденные Правительством РФ в Постановлении от 18 июня 1998 г. № 609 «Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» завершили создание нормативно-правовой базы в области расследования и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации России.

Разработка Правил велась под руководством Межгосударственного авиационного комитета с участием Администрации гражданской авиации России и авиапромышленности России. В согласовании правил приняли

участие Министерство юстиции России, Министерство обороны, Министерство здравоохранения, МЧС, МИД России, а также правоохранительные ведомства. Правила разработаны в соответствии с воздушным законодательством РФ, Межправительственным соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 30 декабря 1991 г. с учетом стандартов и рекомендаций Приложения 13 к Чикагской конвенции и являются нормативным правовым актом РФ, регулирующим деятельность в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС. Правила включают весь современный отечественный и международный опыт расследования.

Принятие Правил дало возможность выйти на подписание важных межправительственных – между Россией и США – документов, в том числе Меморандума о взаимопонимании в области расследования и предотвращения авиационных происшествий. Документы были подписаны 2 сентября 1998 г. на встрече президентов России и США. Впервые вопросам расследования был посвящен межправительственный документ, подписанный на таком высоком уровне. Эти вопросы вышли за рамки взаимодействия ведомств.

Распространения принципа независимого расследования привело к созданию в 1992 г. Ассоциации независимых органов расследования на транспорте, которая была создана руководством органов расследования США, Канады, Швеции и Нидерландов. В 1994 г. после необходимой юридической экспертизы в ассоциацию был принят МАК.

В дальнейшем этот принцип был развит в директиве Евросовета от 21 ноября 1994 г. (94/56/ЕС), согласно которой каждая страна-участница ЕС должна обеспечивать проведение расследования постоянно действующим органом или под его контролем. Этот орган должен быть функционально независимым, особенно от национальной авиационной администрации.

Следующим шагом в развитии интеграционных процессов в сфере расследования авиационных происшествий возможно станет создание наднациональных органов. Директива Евросовета предусматривает возможность проведения расследования другой страной-участницей Соглашения.

Сохранение в рамках МАК системы независимого объективного расследования авиационных происшествий обеспечило ее признание ведущими авиационными администрациями мира. Эта система наряду с американской и европейской признана международной.

Доля авиационных происшествий, расследуемых МАК, постоянно повышается. Так, если в начальный период деятельности в 1992-1993 гг. МАК расследовал всего около 15 % авиационных происшествий, то к 2002 г. – уже более 90 %.

С 1992 г. специалистами Комитета проведено расследование более 270 авиационных событий, в том числе более 50 международных, включая расследования событий с самолетами западного производства.

В связи с этим особую роль приобретает международное сотрудничество в области расследования авиационных происшествий. Необходимость объединения усилий международного авиационного сообщества обуславливается в немалой степени тем обстоятельством, что расследование происшествия в настоящее время подразумевает проведение, по существу, сложной научно-исследовательской работы, требующей специальных знаний в различных сферах деятельности. Для этого в МАК создано специализированное научно-исследовательское подразделение. Серьезные расследования требуют также объединения финансовых ресурсов, сотрудничества и взаимного использования уникальных специалистов-расследователей (следует иметь в виду, что относительно небольшое число авиационных происшествий в каждой отдельно взятой стране означает, что государственный орган по расследованию просто не в состоянии набраться достаточного опыта, тогда как этот опыт совершенно необходим для эффективного и качественного расследования).

Современные методы расследования требуют также значительных финансовых затрат на подготовку специалистов нетрадиционной профессии (количество таких экспертов в мировой авиации не превышает нескольких сотен, ни одно учебное заведение в мире не предусматривает обучения по указанному профилю), а также на содержание уникального оборудования, не находящего, как правило, другого применения. МАК организует регулярные курсы по подготовке специалистов-расследователей в странах СНГ. Вместе с тем концентрация этих ресурсов в МАК и использование их в интересах каждого государства снижают расходы государств-участников Соглашения при проведении конкретных расследований.

Специалисты МАК активно участвуют в работе Общества расследователей авиационных происшествий, охватывающего около 200 специалистов большинства стран-участников Соглашения. Общество является региональным отделением Международного общества расследователей (ISASI), корпоративным членом которого является МАК.

Опыт многолетнего сотрудничества с США, Великобританией, Францией, Германией в области расследования и предотвращения авиационных происшествий показывает преимущества международной кооперации. За период деятельности МАК проведено более 50 совместных расследований со специалистами 33 стран мира на всех континентах за исключением Австралии. Только с США выполнено более 10 совместных расследований. Тесное взаимодействие специалистов на высоком профессиональном уровне позволило в этих совместных работах добиться существенного вклада в повышение безопасности полетов.

Например, результаты совместного расследования происшествий с самолетами Су-29 и Су-31 в США в 1995 г. привели к разработке рекомендаций, направленных на улучшение технологии производства элементов конструкции из композиционных материалов. В результате совместного расследования серьезного инцидента с самолетом Б-757 в Екатеринбурге в

1996 г. были разработаны рекомендации, направленные на улучшение, как конструкции шасси, так и качества технического обслуживания всего парка самолетов Б-757.

Межгосударственный авиационный комитет последовательно проводит линию на углубление международного сотрудничества в области повышения безопасности полетов. Специалисты Комитета являются членами ISASI, работают в исследовательских группах ИКАО и других международных организациях. Межгосударственный авиационный комитет и далее будет поддерживать и пропагандировать любые интеграционные процессы, и, возможно, наш опыт сохранения инфраструктуры бывшего СССР в области организации и проведения расследований авиационных происшествий окажется полезным мировому сообществу.

Существующее в МАК подразделение научно-технического обеспечения расследований авиационных происшествий (Научно-техническая комиссия) создавалось для осуществления экспертного, научно-технического и методологического обеспечения процесса расследования авиационных происшествий с целью выявления факторов, повлиявших на исход полета.

В процессе таких исследований выполняется обработка исходной информации (данных параметрических и звуковых самописцев), ее анализ, расчет нерегистрируемых параметров и моделирование различных ситуаций, в результате которых определяются факторы, повлиявшие на исход полета.

Учитывая, что все элементы современной авиатранспортной системы – ВС, управление воздушным движением, воздушная среда, человек – являются сами по себе сложными системами, восстановление обстоятельств и факторов, повлиявших на исход полета, требует значительных научных, трудовых и материальных затрат. Такие работы могут выполняться только специализированными подразделениями.

Ведущую роль МАК в расследовании авиационных происшествий обеспечивают:

- высокий профессионализм, квалификация и большой практический опыт специалистов различного профиля, большинство из которых участвовало в проведении десятков и сотен наиболее сложных расследований авиационных происшествий с тяжелыми последствиями, начиная с работ непосредственно на месте происшествия и кончая сложными исследованиями по восстановлению записей поврежденных бортовых самописцев, идентификации речевой и параметрической информации, расчету параметров траектории и моделированию динамики полета ВС, оценке психофизиологического состояния экипажа и др.;

- специализированная экспериментальная база, включая мощную современную вычислительную сеть на базе персональных компьютеров, уникальные средства для обработки и анализа акустической информации;

- обобщение и анализ статистических данных и формализованных материалов расследования с использованием современных баз данных;

- эффективные международные контакты с органами расследования США, Франции, Великобритании, Германии, ИКАО, широкий взаимный обмен информацией с этими организациями, регулярные встречи рабочих групп специалистов и, как следствие, использование передового зарубежного опыта в собственной работе.

Таких специализированных центров расследования авиационных происшествий в мире в настоящее время насчитывается семь (США, Франция, Великобритания, Канада, Германия, Австралия и МАК).

Немаловажное значение имеет информационное обеспечение государств данными по отказам и неисправностям авиационной техники и ошибочным действиям экипажей. Массив информации по авиапроисшествиям и инцидентам в гражданской авиации каждого государства составляет 2-3 % от общего объема информации, имеющейся в МАК, и не может охватить все факторы аварийности, которые с достаточной статистической достоверностью проявляются в общем массиве. Пользуясь этими



данными, авиационные власти каждого государства могут принимать превентивные меры.

С учетом увеличения в парке ВС самолетов и вертолетов западного производства появляется необходимость в информации о характерных инцидентах с этими ВС в других авиакомпаниях. МАК обеспечивает страны-участники Соглашения и этими данными.

## **15.2. Порядок расследования авиационного происшествия**

Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится комиссией. Комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента имеет право:

- 1) беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие ВС для выяснения обстоятельств авиационного происшествия или инцидента;
- 2) обследовать потерпевшее бедствие ВС, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие ВС либо вовлеченное в авиационное происшествие или инцидент извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов ВС;
- 3) поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного происшествия или инцидента;
- 4) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;
- 5) опрашивать очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному

происшествию или инциденту, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

б) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие ВС, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов ВС; затребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием или инцидентом;

7) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие ВС, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

Члены экипажа потерпевшего бедствие ВС, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие ВС, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого ВС либо вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого ВС и обеспечению его полета.

Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством РФ.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления, юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, командование воинских частей обязаны оказывать всемерное содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, в том числе выделять в распоряжение комиссии необходимые силы и средства, принимать меры по обеспечению охраны места авиационного происшествия или инцидента, созданию безопасных условий для работы на месте авиационного происшествия или инцидента.

Органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления создают членам комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента и привлекаемым для расследования авиационного происшествия или инцидента специалистам все необходимые условия для проведения работ на месте авиационного происшествия или инцидента, в том числе обеспечивают соответствующей одеждой, обувью, средствами индивидуальной защиты, транспортными средствами и средствами связи, необходимым снаряжением, расходными материалами, проживанием и питанием.

Работы на месте авиационного происшествия или инцидента, проводимые в целях расследования авиационного происшествия или инцидента, приравниваются к работам по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

## ГЛАВА 16. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ГРУЗА

Суть транспортного процесса (перевозок) заключается в транспортировке пассажиров, груза и почты на ВС в соответствии с условиями договора перевозки.

Отношения сторон этого процесса на воздушном транспорте регулируются нормами национального права, которые содержатся в ГК РФ (гл. 40, 59), ВК РФ (гл. 15, 17) и Правилах перевозки пассажиров, багажа и грузов и другими нормативными актами.

Воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории РФ является внутренней воздушной перевозкой.

Перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

В зависимости от предмета перевозки выделяют договоры воздушной перевозки пассажира, багажа, грузов и почты.

### **16.1. Договор воздушной перевозки груза**

В договоре перевозки грузов участвуют авиапредприятие (перевозчик), которое осуществляет перевозку, грузоотправитель, сдающий груз для пе-

ревозки и уплачивающий провозную плату, и грузополучатель, которому в пункте назначения должен быть выдан груз.

Таким образом, в соответствии со ст. 785 ГК и ст. 103 ВК, договор перевозки груза можно определить как договор, в соответствии с которым одна сторона – перевозчик – обязуется доставить вверенный ей грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона – грузоотправитель – обязуется оплатить воздушную перевозку груза.

Под грузом понимается имущество, перевозимое или принятое к перевозке на ВС за исключением багажа и почты. Несопровождаемый багаж, оформленный грузовой накладной, также считается грузом.

Договор воздушной перевозки грузов является реальным, то есть он считается заключенным с момента вручения (получения) отправителем груза перевозчику и выдачи накладной, поскольку последний обязуется доставить вверенный ему груз. Достижение соглашения о перевозке конкретного груза предприятием и отправителем, составление агентом отправителя перевозочных документов, совершение сторонами иных действий, свидетельствующих о намерении осуществить воздушную перевозку груза, еще недостаточны для заключения договора. Необходима еще и передача груза перевозчику.

Договор воздушной перевозки груза является двусторонним, взаимным. Права и обязанности лежат как на перевозчике, так и на отправителе. Если перевозчик обязан перевезти груз и выдать его в пункте назначения управомоченному на получение груза лицу (получателю), то отправитель обязан уплатить за перевозку по установленному тарифу. Каждой обязанности перевозчика соответствует право отправителя или получателя, и наоборот. Следует подчеркнуть обслуживающий характер договора перевозки, так как основная тяжесть в его исполнении лежит на перевозчике,

именно он должен совершить активные хозяйственные операции по доставке груза или почты в пункт назначения.

Сторонами договора являются перевозчик и отправитель груза. Получатель не является стороной в договоре воздушной перевозки груза, он не является одновременно отправителем. Однако получатель приобретает некоторые права и обязанности, связанные с договором перевозки, так как он является адресатом передачи доставленного груза. Например, согласно ст. 111 ВК РФ, на перевозчике лежит обязанность уведомить получателя о прибытии груза, а на получателе – принять и вывезти груз, прибывший в его адрес.

Отправителем груза могут быть как юридические лица, так и отдельные граждане.

Договор воздушной перевозки груза, его условия и принятие груза к перевозке удостоверяются грузовой накладной.

Грузовая накладная составляется в четырех экземплярах, из которых:

- один экземпляр (безномерной) именуется «накладная отправителя» и заполняется грузоотправителем до передачи груза к перевозке;
- остальные три экземпляра (номерные) заполняются при приемке груза перевозчиком и именуются: «грузовая накладная», «квитанция в приеме груза» и «корешок грузовой накладной».

Грузовая накладная составляется на имя грузополучателя. Один экземпляр грузовой накладной (квитанция в приеме груза) выдается грузоотправителю в удостоверение заключения договора перевозки. Два экземпляра грузовой накладной (накладная отправителя и грузовая накладная) сопровождают груз в пути следования. Накладная отправителя выдается грузополучателю в пункте назначения вместе с грузом, а грузовая накладная останется в аэропорту назначения. Корешок грузовой накладной хранится в делах аэропорта отправления. Назначение каждого экземпляра грузовой накладной указывается на ее лицевой стороне.

Грузовая накладная имеет расчетное значение, так как в ней указываются перевозчиком грузовой тариф и сборы, взимаемые при перевозке.

Грузовая накладная имеет доказательное значение как в отношении факта заключения договора перевозки груза, так и его условий.

Отправитель обязан указать в грузовой накладной точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем, вид упаковки и особые свойства, К воздушной перевозке принимаются только грузы, которые по своему объему, массе и свойствам удовлетворяют условиям их транспортировки ВС в соответствии с требованиями Правил перевозки и особых условий перевозки отдельных видов груза. Возможность приема груза к перевозке ВС определяет перевозчик, которому грузоотправитель до сдачи груза к перевозке обязан сообщить все необходимые сведения, относящиеся к грузу.

Перевозчик вправе проверять правильность данных отправителя о грузе.

Отправитель обязан наряду с накладной передать перевозчику все документы, требующиеся в соответствии с санитарными, карантинными и иными правилами. Например, перевозка скоропортящихся грузов осуществляется при наличии качественных удостоверений или сертификатов, а животного происхождения – ветеринарных свидетельств и сертификатов установленной формы. Из местностей, объявленных под карантином, грузы могут быть приняты к перевозке по предъявлению отправителем карантинных документов. Перевозчик вправе проверять эти документы в отношении их точности и достаточности.

Отправитель несет ответственность за правильность сведений о грузе, которые он указывает в грузовой накладной, а также возмещает вред, причиненный перевозчику или другому лицу, перед которым отвечает перевозчик, вследствие неправильности, неточности или неполноты этих сведений.

Перевозчик обязан отказать в приеме груза к перевозке, если: грузоотправитель предъявил груз к перевозке с нарушением Правил перевозки.

Отправитель может сдать груз для перевозки с объявленной ценностью. Объявленная ценность не должна превышать действительную стоимость груза. В случае расхождения в оценке стоимости груза между перевозчиком и отправителем последний обязан представить доказательства стоимости груза, на который объявляется ценность. За объявление ценности груза взимается сбор, установленный Правилами применения тарифов. Не допускается объявление ценности скоропортящихся, опасных грузов и грузов, перевозимых с сопровождающим отправителя или получателя.

Грузы должны быть упакованы с учетом их специфических свойств и особенностей таким образом, чтобы тара и упаковка обеспечивали сохранность грузов при перевозке, а также исключали возможность причинения повреждения другим грузам и имуществу перевозчика. Грузы должны предъявляться к перевозке в исправной таре или упаковке, соответствующей государственным стандартам или техническим условиям на тару или упаковку. Грузы, на тару и упаковку которых стандарты не установлены, должны предъявляться в исправной таре, обеспечивающей их полную сохранность при перевозке и перегрузке. Обязанности грузоотправителя предъявить груз в надлежащей таре или упаковке соответствует обязанность авиационного предприятия отказать в приеме к перевозке груза в таре или упаковке, не обеспечивающей его сохранность. Каждое место перевозимого груза должно иметь транспортную маркировку. Транспортная маркировка содержит основные, дополнительные, а в случае необходимости и информационные надписи и манипуляционные знаки – изображения, указывающие на способы обращения с грузом.

В зависимости от физико-химических свойств и состояния, вида изготовления и особенностей в обращении все грузы подразделяются на неопасные, опасные и запрещенные к перевозке воздушным транспортом. Опасными грузами считаются все те вещества, которые при нарушении



герметичности тары в условиях хранения, погрузки, перевозки и выгрузки могут послужить причиной взрыва, пожара, порчи или разрушения ВС, грузов, складов, зданий, сооружений, а также гибели, увечья, отравления, ожогов, облучения или других заболеваний людей или животных.

Запрещенными к воздушной перевозке являются такие опасные грузы с повышенной степенью опасности, которую нельзя уменьшить путем создания соответствующих условий в обращении с ними ввиду воздействия специфических особенностей воздушного транспорта (перегрузки, перепад давления и др.).

В соответствии со ст. 113 ВК РФ воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством РФ, Федеральными авиационными правилами, а также международными договорами РФ.

Особые условия перевозки устанавливаются также для некоторых других категорий грузов.

Так, перевозчик обязан отказать в приеме к перевозке скоропортящегося груза, если он не может обеспечить доставку в срок, указанный отправителем. Если по каким-либо причинам, не зависящим от перевозчика, скоропортящийся груз не может быть своевременно отправлен, перевозчик обязан немедленно известить об этом отправителя и вернуть ему груз и плату за перевозку.

Перевозка скоропортящегося груза производится, как правило, рейсами без перегрузки. В исключительных случаях с предварительного согласия аэропорта перегрузки разрешается принимать к перевозке скоропортящийся груз с одной перегрузкой в пути следования.

Скоропортящийся груз перевозится, как правило, с сопровождающими. Если скоропортящийся груз отправляется без сопровождающего, отправитель обязан по требованию перевозчика упаковать и опломбировать каж-

дое место груза. Такой груз выдается получателю в пункте назначения по количеству мест.

Перевозчик обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленный срок.

Срок доставки груза состоит из времени, непосредственно затраченного на самую перевозку груза с учетом норм времени на хранение по переработке грузов в аэропортах. Эти нормы определяются соответствующим Руководством. Исчисление сроков доставки начинается с 00 ч суток, следующих за днем приема груза к перевозке. Груз считается доставленным в срок, если перевозчик не позднее 12 ч по истечении установленных сроков доставки направил грузополучателю в адрес, указанный в грузовой накладной, извещение о прибытии груза. Срок доставки груза считается ненарушенным, если задержка произошла по причинам:

- а) стихийного бедствия;
- б) невозможности полетов по метеорологическим условиям;
- в) ограничения полетов распоряжением государственных органов;
- г) другим причинам, не зависящим от перевозчика

Право распоряжения грузом во время его перевозки принадлежит отправителю и прекращается с выдачей груза получателю. Он может получить обратно сданный к перевозке груз до его отправления, изменить указанного в грузовой накладной получателя груза до выдачи груза адресату. Отправитель обязан распорядиться грузом в случае непринятия его получателем или невозможности выдачи его получателю (ст. 110 ВК РФ).

При использовании отправителем своего права на изменение договора перевозки и даже в случае отказа от перевозки воздушным транспортом, грузоотправитель по-прежнему несет ответственность за выполнение своих обязательств по договору перевозки и на него ложится ответственность за все последствия, вызванные его распоряжением об изменении договора перевозки.

Перевозка считается выполненной после выдачи груза грузополучателю, указанному в грузовой накладной.

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный Федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного Федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

## **16.2. Договор воздушной перевозки пассажиров и багажа**

В соответствии со ст.103 ВК РФ по договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира ВС в пункт назначения с предоставлением ему места на ВС, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир ВС обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

Пассажиром считается любое лицо за исключением членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на ВС в соответствии с договором воздушной перевозки.

Личные вещи пассажиров, перевозимые на ВС по соглашению с перевозчиком, являются багажом. Багаж разделяется на багаж зарегистрированный, принятый перевозчиком к перевозке под свою ответственность и на который он выдал багажную квитанцию и багажную бирку, и багаж незарегистрированный (ручную кладь) – багаж пассажиров, кроме зарегистрированного, доставляемый на борт ВС самими пассажирами. Перевозится такой багаж под контролем и ответственностью перевозчика за исключением периода, когда багаж находится при пассажире. Багаж, как правило, перевозится на том же судне, на котором следует пассажир. На ВС отдельных типов вещи пассажира перевозятся только в качестве незарегистрированного багажа.

Договор воздушной перевозки пассажира и его условия удостоверяются билетом, сдача багажа – багажной квитанцией (ст. 105 ВК РФ). С момента выдачи пассажиру билета, а при сдаче багажа – багажной квитанции, договор воздушной перевозки считается заключенным. Билет и багажная квитанция выдаются авиапредприятием или уполномоченными им агентами.

Перевозка пассажира и его багажа, выполняемая от аэропорта отправления до аэропорта назначения несколькими авиапредприятиями по одному перевозочному документу, рассматривается как единый договор перевозки, независимо от того, имели ли место пересадки и перерыв в перевозке.

Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров ВС, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении ВС и предоставляемых услугах (ст. 106 ВК РФ).

Пассажир ВС имеет право:

1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа ВС и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;

3) бесплатного, при международных воздушных перевозках, в соответствии с льготным тарифом, провоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

Порядок предоставления пассажирам ВС услуг и льгот устанавливается Федеральными авиационными правилами.

Пассажирский билет — это документ, выдаваемый авиапредприятием или его агентом и удостоверяющий заключение и условия договора воздушной перевозки пассажира. Пассажирский билет является также расчетным документом и служит для производства перерасчетов между перевозчиком и пассажиром в случае вынужденного или добровольного отказа пассажира от перевозки в начальном, промежуточном (в некоторых случаях и в конечном) аэропортах для возврата пассажиру сумм за невыполненную полностью или частично перевозку.

Оформление билета производится на основании документа, удостоверяющего личность пассажира. С разрешения перевозчика билет может

быть выдан на основании письменной заявки установленного образца. При регистрации пассажиров служащие перевозчика обеспечивают контроль соответствия данных предъявляемого документа, данным, внесенным в контрольный талон билета. Не допускается передача билета другим лицам. Билет действителен для перевозки пассажира и его багажа от пункта отправления до пункта назначения по маршруту и классу обслуживания, указанному в нем.

Документом, удостоверяющим заключение договора перевозки багажа и прием к перевозке вещей пассажира под ответственность авиапредприятия, является багажная квитанция.

Договоры перевозки пассажира и багажа являются договорами возмездными: за осуществление перевозки взимается плата при выдаче перевозочного документа.

Перевозчик вправе отказать лицу в заключении договора воздушной перевозки в только случаях, предусмотренных законодательством или объективной невозможности осуществить договор.

Отказ в перевозке, то есть в исполнении уже заключенного договора, допускается в установленных законодательством случаях.

Согласно ст. 107 ВК РФ перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в следующих случаях:

- 1) нарушение пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством РФ требований в части, касающейся воздушной перевозки;
- 2) отказ пассажира выполнять требования, предъявляемые к ним Федеральными авиационными правилами;
- 3) если состояние здоровья пассажира ВС требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц;

4) отказ пассажира ВС оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;

5) отказ пассажира ВС оплатить перевоз следующего с ним ребенка;

6) нарушение пассажиром ВС правил поведения на борту ВС, создание угрозы безопасности полета ВС либо угрозы жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром ВС распоряжений командира ВС, предъявленных в соответствии со ст. 58 ВК РФ;

7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку, за исключением случая, предусмотренного подпунктом 6 п. 1 ст. 107 ВК РФ.

Пассажир ВС имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 ч до отправки ВС, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира ВС от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать 25 % суммы, уплаченной за воздушную перевозку (ст. 108 ВК РФ).

Пассажир имеет право бесплатно провозить багаж в пределах установленной нормы. Нормы бесплатной провозки устанавливаются правилами перевозки в зависимости от типа ВС и распространяется как на багаж, сдаваемый перевозчику, так и на вещи пассажира, находящиеся при пассажире (ручная кладь). Правом бесплатного провоза багажа (в пределах установленных норм) могут пользоваться взрослые пассажиры, имеющие билет, а также дети, перевозимые по детскому билету.

Сверх установленной нормы бесплатного перевоза багажа пассажир имеет право бесплатно провозить следующие предметы, если они находятся на руках у пассажира и не вложены в багаж:

- дамскую сумочку;
- папку для бумаг;
- пальто или плащ;
- плед;
- зонтик или трость;
- печатные издания для чтения в полете;
- питание для ребенка и детскую дорожную колыбельку;
- кресло-коляску для инвалида.

Пассажир не должен включать в свой багаж:

- предметы, которые могут причинить вред ВС, лицам или имуществу, находящимся на борту ВС, включая взрывчатые вещества, сжатые газы, коррозирующие жидкости, окисляющие вещества, радиоактивные вещества, намагничивающие материалы, легковоспламеняющиеся материалы, ядовитые, с резким запахом или раздражающие вещества;
- предметы, перевозка которых запрещена законами, постановлениями, правилами и предписаниями государственных органов любой страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка;
- предметы, которые, по мнению перевозчика, по своей массе, размеру или другим характеристикам не приемлемы для перевозки в качестве багажа.

Перевозчик может отказаться перевозить в качестве багажа любые предметы или вещества подобного рода и может отказаться выполнять последующую перевозку любого багажа, если будет обнаружено, что он включает такие предметы или вещества.

В целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей гражданских ВС, обслуживающего персонала, пресечения возможных попыток захвата (угона) гражданских ВС и других актов незаконного вмешательства в деятельность граждан-



ской авиации со стороны преступных элементов, а также предотвращения незаконного провоза оружия, боеприпасов взрывчатых и других опасных веществ, запрещенных к перевозке, проводится досмотр пассажиров и членов экипажей гражданских ВС, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, бортовых запасов в соответствии с Руководством по производству досмотра пассажиров, членов экипажа гражданских ВС, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов (утв. Приказом Минтранса от 21 ноября 1995 г. № 102).

### **16.3. Ответственность перевозчика за причинение вреда при перевозке пассажира, за багаж, груз**

Ответственность российских авиаперевозчиков на внутренних линиях регулируется ГК РФ, ВК РФ и законом «О защите прав потребителей».

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром ВС и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза. Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством РФ (ст. 116 ВК РФ).

Перевозчик отвечает за вред, возникший вследствие смерти или повреждения здоровья пассажира с момента прохождения пассажиром ВС предполетного досмотра для посадки на ВС и до момента, когда пассажир ВС под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром (ст. 117 ВК РФ). Однако перевозчик не несет ответственности, если смерть или повреждение здоровья пассажира явились результатом исключительного состояния его здоровья, если перевозчик сможет доказать, что им были предприняты все необходимые меры, чтобы избежать смерти, травмы или что

было невозможно принять такие меры, ущерб здоровью пассажира был причинен имуществом, содержащимся в его собственном багаже, если перевозчик докажет, что вред был причинен по вине самого пострадавшего.

Максимальная ответственность перевозчика без вины за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определена ВК – не менее 1000 минимальных размеров оплаты труда на день продажи билета.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

Законодательство устанавливает виновную ответственность перевозчика, не исполнившего обязательство либо исполнившего его ненадлежащим образом, исходя не из факта наличия вины, а лишь ее презумции. Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательства. Возлагая бремя доказывания на перевозчика, законодательство исходит из того, что нарушение обязательства, поскольку не доказано иное, является виновным. Общее правило о бремени доказывания перевозчика выражено в формуле «...если не докажет» (ст. 118 ВК РФ).

Ст. 796 ГК предусматривает, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, принятого к воздушной перевозке, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, т.е. не по его вине.

Важнейшим среди положений законодательства является принцип ограничения имущественной ответственности перевозчика, в то время как гражданское законодательство предусматривает полное возмещение убытков.

Перевозчик за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, несет ответственность в следующих размерах:

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более чем в размере 2 установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за 1 кг веса багажа или груза;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем 10 установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда.

Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии – исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день

добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

Перевозчик за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире несет ответственность в следующих размерах:

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более чем в размере 2 установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за 1 кг веса багажа или груза;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем 10 установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда.

Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии – исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

Согласно ст.120 ВК РФ перевозчик несет ответственность за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения и уплачивает штраф в размере 25 % установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем

50 % провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности ВС, угрожающей жизни или здоровью пассажиров ВС, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными законодательством (ст. 123 ВК РФ).

Обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя удостоверяются коммерческим актом (ст. 124 ВК РФ).

Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

- 1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;
- 2) повреждение (порча) груза;
- 3) недостача или повреждение (порча) багажа;
- 4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

## **16.4. Порядок предъявления претензий и исков при воздушной перевозке**

Предприятия, учреждения и граждане вправе в установленном законодательством порядке обратиться в суд за защитой своих прав и охраняемых законом интересов. Однако для обращения за защитой своих прав в суд в целях реализации права на принудительное осуществление требова-

ний по отношению к нарушителю этих прав предприятие, учреждение, а также граждане должны выполнить определенные требования.

Ст. 797 ГК устанавливает, что до предъявления к перевозчику иска, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном Транспортным кодексом. Суть претензионного порядка, действующего при исполнении обязательства, заключается не только в том, что одна сторона направила другой стороне претензию. Стороны спорного правоотношения обязаны принять все меры для того, чтобы урегулировать возникшие между ними разногласия.

ВК в ст. 125-128 детально регламентирует порядок предъявления претензий и исков на воздушном транспорте.

Право на предъявление претензии и иска к перевозчику имеют:

1) грузополучатель в случае утраты груза при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза;

2) грузополучатель в случае недостачи или повреждения (порчи) груза при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта;

3) грузополучатель в случае просрочки доставки груза при предъявлении грузовой накладной;

4) страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения.

Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение 6 месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

1) о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза или почты, а также в случае просрочки их доставки – со дня, следу-

ющего за днем выдачи груза, а в отношении почты – с даты составления коммерческого акта;

2) о возмещении вреда в случае утраты груза – через 10 дней по истечении срока доставки;

3) о возмещении вреда в случае утраты почты – по истечении срока доставки;

4) о возмещении вреда во всех остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Для рассмотрения перевозчиком предъявленной к нему претензии установлен определенный срок. И как устанавливает ст. 797 ГК и ст. 128 ВК иск к перевозчику может быть предъявлен в случае полного или частичного отказа удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок, т.е. перевозчику для ответа на заявленную претензию установлен месячный срок.

Исковая давность – это срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено (ст. 195 ГК). С истечением срока исковой давности погашается возможность осуществления нарушенного права в принудительном порядке. Однако право на обращение в суд сохраняется. Ст. 199 ГК устанавливает, что требование о защите нарушенного права принимается к рассмотрению судом независимо от истечения срока исковой давности.

Истечение срока исковой давности начинается на следующий день после получения грузоотправителем или грузополучателем ответа об отказе или о частичном удовлетворении претензии, в случае неполучения такого ответа – через 45 дней после получения претензии перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

## **ГЛАВА 17. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **17.1. Основные источники правового регулирования международных перевозок**

Авиационные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном частном праве регулируются как нормами национального законодательства, так и международных договоров. При этом международный характер таких перевозок (т.е. наличие в них «иностранного элемента») обуславливает большую роль международных межправительственных и неправительственных организаций в унификации правовых норм и технических стандартов, регулирующих перевозки грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном воздушном сообщении. По данным ИКАО воздушный транспорт России занимает девятое место в мире по выполненному грузообороту.

Основными источниками правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном воздушном сообщении выступают национальное законодательство и международные договоры. К числу российских национально-правовых актов в этой области относятся:

- ВК РФ от 19 марта 1997 г. в редакции от 8 июля 1999 г., содержащий отдельную Главу XV «Воздушные перевозки» и Главу XVII «Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя»;
- Постановление Правительства РФ № 85 «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации» от 24 января 1998 г. в редакции от 3 октября 2002 г.
- Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утвержденные Приказом Министерства гражданской авиации СССР № 1/И от 3 января 1986 г.



Важнейшим международным договором в области авиаперевозок грузов, пассажиров и багажа выступает Варшавская конвенция 1929 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. В 1955 г. она была дополнена Гаагским протоколом. В настоящее время конвенция приобрела действительно универсальный характер и число ее участников составляет около 130 государств. СССР присоединился и к Варшавской конвенции 1929 г., и к Гаагскому протоколу 1955 г. Россия является их участницей в результате международного правопреемства. Впоследствии были приняты новые документы, вносящие изменения в Варшавскую конвенцию 1929 г. Это относится прежде всего к Гватемальскому протоколу 1971 г., который увеличил предел ответственности воздушного перевозчика за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также ввел принцип объективной ответственности перевозчика независимо от его вины, и к Монреальским протоколам №1-4 1975 г., которые изменили расчетную единицу, используемую для исчисления пределов ответственности воздушного перевозчика, введя СДР (единицы «специальных прав заимствования» – единиц расчетов, применяемых Международным валютным фондом) вместо франка Пуанкаре, а также подтвердили принцип объективной ответственности перевозчика. В 1961 г. была принята Гвадалахарская конвенция, дополнительная к Варшавской, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору. Гвадалахарская конвенция распространила принципы Варшавской конвенции на перевозки, осуществляемые арендованными ВС. Используя предоставленную Варшавской конвенцией возможность повышения перевозчиком по соглашению с пассажиром пределов своей ответственности (п. 1 ст. 22), ведущие воздушные перевозчики подписали Монреальское соглашение 1966 г. о повышении пределов своей ответственности при перевозках в США, из США или через территорию

США. По данному соглашению предел ответственности перевозчика был установлен в 58 000 долларов США без судебных издержек и в 75 000 долларов США с судебными издержками. Это соглашение послужило импульсом к подписанию ведущими воздушными перевозчиками Европы Мальтийского соглашения 1974 г., в силу которого предел ответственности перевозчика был повышен до 100 000 СДР в отношении не только американских, но и других перевозок.

Все вышеупомянутые документы составили так называемую «Варшавскую систему», которая представляется ныне весьма громоздкой и малоэффективной в силу различного по составу круга государств-участников в отношении каждого документа. На протяжении многих лет ставился вопрос о консолидации документов Варшавской системы в единый акт, и работа в этом направлении велась в рамках юридического комитета ИКАО. На основе разработанного в его рамках проекта была принята Монреальская конвенция 1999 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Давая положительную оценку Монреальской конвенции, нельзя не отметить тот факт, что конвенция в силу не вступила, и число государств, изъявивших желание в ней участвовать, пока крайне невелико. Таким образом, комплекс международных документов, регулирующих воздушные перевозки грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении выглядит так:

I. Документы Варшавской системы:

- Варшавская конвенция 1929 г.
- Гаагский протокол 1955 г.
- Гватемальский протокол 1971 г.
- Монреальские протоколы 1975 г.
- Гвадалахарская конвенция 1961 г.
- Монреальское соглашение 1966 г.
- Мальтийское соглашение 1974 г.

## II. Монреальская конвенция ИКАО 1999 г.

**Варшавская конвенция 1929 г. в редакции Гаагского протокола 1955 г.** применяется при любой международной перевозке грузов, пассажиров и багажа, осуществляемой за плату посредством ВС. Она применяется и к бесплатным перевозкам, если они осуществляются авиапредприятием посредством ВС (п. 1 ст. 1). Международной перевозкой в смысле настоящей конвенции называется всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников Конвенции, либо на территории одного и того же государства-участника, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не участвует в Конвенции. Перевозка без такой остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника конвенции, не рассматривается как международная (п. 2 ст. 1). Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, считается образующей единую перевозку, если она рассматривалась как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора перевозки или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства (п. 3 ст. 1).

Конвенция применяется ко всем международным перевозкам, отвечающим требованиям ст. 1, независимо от того, совершаются ли они государственными авиапредприятиями или другими публично-правовыми юридическими лицами, либо частными авиакомпаниями. Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок (ст. 2).

Международная авиаперевозка осуществляется на основании перевозочных документов, являющихся транспортными документами и под-

тверждающих заключение договора воздушной перевозки. Такими транспортными документами являются:

1) в договоре воздушной перевозки груза – авиатранспортная накладная. По терминологии конвенции – это воздушно-перевозочный документ, который обладает функциями, аналогичными функциям коносамента. Однако в отличие от коносамента авиатранспортная накладная не является оборотным документом и не может быть передана по индоссаменту;

2) в договоре воздушной перевозки пассажира – авиабилет;

3) в договоре воздушной перевозки багажа – багажная квитанция.

Центральное место в Варшавской конвенции отведено вопросам ограничения ответственности воздушного перевозчика за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также за ущерб, повлекший за собой утрату или повреждение багажа и груза. Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, если несчастный случай, повлекший ущерб, произошел на борту ВС или во время операций по посадке и высадке (ст. 17). Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в случае уничтожения, утраты или повреждения зарегистрированного багажа или груза, если ущерб причинен во время воздушной перевозки. Воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту ВС или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэродрома. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, сдачи или выгрузки, всякий ущерб считается вытекающим из вредоносного события, происшедшего во время воздушной перевозки (ст. 18). Перевозчик несет ответственность за ущерб, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза (ст. 19). Перевозчик не несет

ответственности, если докажет, что им или его агентами были приняты все необходимые меры для избежания причинения ущерба, что принятие таких мер было объективно невозможным, что причинение ущерба было вызвано виновными действиями или упущениями потерпевшего лица (ст. 20-21).

Конвенция устанавливает следующие пределы имущественной ответственности воздушного перевозчика (ст. 22):

1) при перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении жизни и здоровья каждого пассажира ограничивается суммой в 250 000 франков Пуанкаре. В случае особого соглашения между перевозчиком и пассажиром может быть установлен и более высокий предел ответственности;

2) при перевозке зарегистрированного багажа или груза ответственность перевозчика ограничивается суммой в 250 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного багажа либо груза. В случае объявления пассажиром или грузоотправителем в момент передачи перевозчику багажа или груза его стоимости перевозчик отвечает в пределах объявленной суммы, если не докажет, что эта сумма превышает реальную стоимость перевозимых объектов;

3) применительно к ручной клади (предметов, оставляемых пассажиром при себе) ответственность перевозчика ограничивается суммой в 5000 франков Пуанкаре в отношении каждого пассажира.

В случае утери, повреждения или задержки в доставке части зарегистрированного багажа или груза, а также какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы имущественной ответственности перевозчика, должен быть общим весом указанного места или мест. Однако когда утеря, повреждение или задержка в доставке зарегистрированного багажа или груза, а также какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию

или в тот же самый воздушно-перевозочный документ, то общий вес такого места или мест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности перевозчика. Любая оговорка, включенная в договор перевозки и имеющая целью исключить или ограничить предел ответственности авиаперевозчика, предусмотренный в конвенции, является недействительной и тем самым не порождает никаких правовых последствий. Однако недействительность такой оговорки не влечет за собой недействительности договора авиаперевозки (ст. 23). Вместе с тем пределы ответственности перевозчика не будут применяться, если будет доказано, что ущерб причинен в результате действий и упущений перевозчика или его агентов, совершенных намеренно или неосторожно, с тем, однако, что перевозчик или его агент сознавали возможность причинения ущерба в результате таких действий или упущений (ст. 25).

Получение багажа или груза без заявления претензии предполагает их доставку в надлежащем состоянии и согласно условиям перевозочного документа. В случае причинения ущерба грузополучатель или получатель багажа должны заявить перевозчику претензию немедленно после обнаружения ущерба, но не позднее 7 дней со дня получения багажа и 14 дней со дня получения груза. При обоснованной задержке в предъявлении претензии срок ее предъявления продляется, но ни при каких условиях он не должен превышать 21 день с момента выдачи груза или багажа получателю. Претензия выражается в форме записи, включаемой в перевозочный документ, или в форме иного письменного документа, составленного в предусмотренный конвенцией срок. Незаявление претензии к перевозчику лишает получателя груза или багажа права предъявить иск к перевозчику в дальнейшем (ст. 26).

Споры, вытекающие из договоров международной воздушной перевозки грузов, пассажиров и багажа, подлежат рассмотрению в судах государств-участников Варшавской конвенции 1929 г. по месту жительства

перевозчика; по месту нахождения главного управленческого органа перевозчика; по месту нахождения предприятия перевозчика, посредством которого был заключен договор перевозки, или по месту назначения перевозки (ст. 28). Срок исковой давности для возбуждения гражданского судопроизводства составляет 2 года с момента прибытия ВС в место назначения (ст. 29).

В случаях перевозок, совершаемых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик подпадает под действие норм конвенции в качестве стороны по договору перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем. В случае причинения ущерба жизни и здоровью пассажира иск может быть предъявлен только к тому перевозчику, который осуществлял часть перевозки во время причинения ущерба, если только первый перевозчик не принял на себя ответственность за всю перевозку в целом. Если речь идет о причинении ущерба багажу или грузу, то отправитель имеет право предъявить иск к первому перевозчику, а получатель – к последнему. Кроме того, и тот и другой могут предъявить иск к перевозчику, совершавшему часть перевозки, во время которой произошла утеря, повреждение или задержка в доставке либо порча багажа или груза. В этом случае все вышеуказанные перевозчики несут солидарную ответственность перед отправителем и получателем (ст. 30).

**Гватемальский протокол 1971 г.** вводит ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира независимо от вины (ответственность исключается, если вред вызван состоянием здоровья пассажира или его виной) и повышает предел ответственности перевозчика перед пассажиром в 6 раз по сравнению с Гаагским протоколом (до 1 500 000 франков Пуанкаре). Предусматривается последующее увеличение этого лимита через каждые 5 лет примерно на 10 %. Ответственность за несохранность багажа возлагается на перевозчика независимо от

его вины и исключается, когда она – результат внешних свойств багажа или вины потерпевшего. Для случаев ответственности за просрочку доставки пассажира введен особый предел ответственности авиаперевозчика – 62 500 франков Пуанкаре на пассажира.

**Монреальские протоколы 1975 г.** допускают при оформлении перевозок применение электронно-вычислительных устройств, а также устанавливают ответственность авиаперевозчика в случае несохранности груза независимо от его вины (ответственность исключается, если перевозчик докажет, что уничтожение, утеря, повреждение или задержка в доставке или повреждение груза произошли в результате присущего грузу дефекта качества или неправильной упаковки, акта войны или вооруженного конфликта, принятия акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза). Пределы ответственности авиаперевозчика выражены в СДР и составляют за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, – 100 000 СДР (Протокол № 4); за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза — 17 СДР (Протоколы № 1, 3, 4).

**Гвадалахарская конвенция 1961 г.**, в которой участвует Россия, распространила действие Варшавской конвенции 1929 г. и Гаагского протокола 1955 г. на международные перевозки, выполняемые фактическим перевозчиком (а не перевозчиком по договору). Согласно нормам конвенции, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил Варшавской конвенции: первый из них – в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же – лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет (ст. II). Действия или бездействия фактического перевозчика при исполнении своих обязанностей, относящихся к перевозке, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору. Действия или бездействие перевозчика по договору при исполнении своих обязанностей, относящихся к перевозке, считаются действиями или бездействием и фактического пере-



возчика (ст. III). Всякий иск об ответственности, относящийся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может по выбору истца быть возбужден либо против этого перевозчика, либо против перевозчика по договору, либо против обоих совместно или в отдельности (ст. VII).

**Монреальская конвенция ИКАО 1999 г.** применяется при всякой международной перевозке пассажиров, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством ВС. Она применяется и к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством ВС авиатранспортным предприятием. Международной перевозкой называется всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости оттого, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле Конвенции как международная (п. 1-2 ст. 1). Конвенция распространяется на перевозки, совершаемые государством или другими юридическими лицами публичного права. Применение Конвенции к перевозке почтовых отправок ограничено случаями отношений между перевозчиками и почтовыми администрациями (п. 1-2 ст. 2).

При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

- а) указание пунктов отправления и назначения;
- б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки.

Перевозчик предоставляет пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа (п. 1,3 ст. 3). При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик по просьбе отправителя выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами (ст. 4). Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) указание веса отправки (ст. 5).

Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах. Первый экземпляр имеет пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку «для получателя» и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятию груза. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом (п. 1 -3 ст. 7). Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них (п. 1 ст. 11).

Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или

в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права (п. 1 ст. 12). Право отправителя прекращается в тот момент, когда согласно ст. 13 возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения грузом (п. 4 ст. 12).

С момента прибытия груза в пункт назначения получатель имеет право требовать от перевозчика выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки (ст. 13).

В соответствии с нормами Конвенции перевозчик несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, а также за утрату или повреждение зарегистрированного багажа на принципе объективной ответственности (ст. 17); за утрату или повреждение груза, а также незарегистрированного багажа – на принципе виновной ответственности (ст. 18), причем вина перевозчика презюмируется, пока он не докажет, что неблагоприятные последствия были вызваны одним из обстоятельств, упомянутых в п. 2 ст. 18 (к ним относятся военные действия, вооруженные конфликты, акты органов государственной власти, неправильная упаковка груза, присущие грузу дефекты качества). В любом случае перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что причинение вреда жизни и здоровью пассажира, утрата или порча багажа либо груза были

вызваны небрежностью, неправильными действиями или бездействием лица, требующего возмещения (ст. 20).

Центральное место в Монреальской конвенции отведено вопросам ограничения ответственности воздушного перевозчика, причем для этого используются два способа расчета пределов ответственности: для государств-членов МВФ он установлен в СДР, для остальных государств – во франках Пуанкаре. Конвенция устанавливает следующие пределы имущественной ответственности воздушного перевозчика:

1) при перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении жизни и здоровья каждого пассажира ограничивается суммой в 100000 СДР либо 1 500000 франков Пуанкаре (ст. 21; 23);

2) в случае причинения ущерба в результате задержки в перевозке багажа или груза ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в 4150 СДР либо 62 500 франков Пуанкаре (п. 1 ст. 22; ст. 23);

3) при перевозке багажа ответственность перевозчика за его утрату или повреждение ограничивается суммой в 1000 СДР либо 15 000 франков Пуанкаре в отношении каждого пассажира (п. 2 ст. 22; ст. 23);

4) при перевозке груза ответственность перевозчика за его утрату или повреждение ограничивается суммой в 17 СДР либо 250 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза (п. 3 ст. 22; ст. 23).

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются (ст. 25).

Конвенция предусматривает обязательный претензионный порядок урегулирования разногласий между получателем груза либо багажа и перевозчиком. Претензия должна быть заявлена перевозчику в письменной форме. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без

возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии согласно перевозочному документу.

В случае причинения ущерба лицо, имеющее право на получение багажа или груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по его обнаружении и не позднее 7 дней со дня получения зарегистрированного багажа и 14 дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть заявлена не позднее 21 дня, считая с момента передачи багажа или груза в распоряжение получателя (ст. 31). Срок исковой давности установлен в 2 года с момента прибытия ВС по назначению (ст. 35).

Конвенция предусматривает множественность юрисдикции (конкурентную юрисдикцию) по искам к перевозчикам, предъявляемым в государственные суды. Иск должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из упомянутых судов или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных ВС, либо на ВС другого перевозчика на основании коммерческого соглашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику (п. 1 -2 ст. 33).

В отличие от Варшавской конвенции Монреальская конвенция предусматривает возможность передачи спора на разрешение в арбитраж на основании арбитражного соглашения сторон, но только в отношении договора перевозки груза. Стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в ст. 33. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения Конвенции. Требования статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договоренности, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным и недействительным (ст. 34).

Самостоятельная глава посвящена правовому регулированию воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, т.е. фактическими перевозчиками (Глава V). Нормы этой главы построены с учетом требований Гвадалахарской конвенции 1961 г. и закрепляют уже сложившиеся в международном воздушном праве подходы. В целом принятие Монреальской конвенции 1999 г. можно расценивать как прогрессивный шаг на пути международной консолидации правовых норм, касающихся воздушных перевозок, на универсальной основе.

## **17.2. Воздушная перевозка грузов**

При воздушной перевозке грузов каждый перевозчик имеет право требовать от отправителя груза составления и вручения ему воздушно-перевозочного документа (авиатранспортной накладной). Каждый отправитель груза имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с грузом. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика»; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку «для получателя»; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с грузом. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии груза. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки груза на борт ВС. Подпись перевозчика может быть заменена штампом; подпись отправителя может быть заменена штампом. Если по требованию отправителя перевозчик составит воздушно-перевозочный документ, он рассматривается как действующий за счет отправителя (ст. 6). Воздушно-перевозочный документ должен содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства-участника Конвенции, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории любого другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление отправителя о том, что если совершается перевозка, при которой место назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке применяются нормы Варшавской конвенции, и что эта Конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения товаров (ст. 8). Отправитель отвечает за правильность сведений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ. В число этих сведений входят данные о весе, размере, количестве, объеме товара, о состоянии товара и его упаковке (ст. 11).

Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, либо забирая его обратно с аэродрома отправления или назначения, либо останавливая

его в пути следования при посадке, либо давая указание о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу, чем получатель, указанный в воздушно-перевозочном документе, либо требуя возвращения груза на аэродром отправления, поскольку осуществление этого права не наносит ущерба ни перевозчику, ни другим отправителям. В тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя, перевозчик обязан немедленно уведомить его об этом. Если перевозчик руководствуется распоряжениями отправителя, не требуя предоставления выданного последнему экземпляра воздушно-перевозочного документа, то тем самым он принимает на себя, с сохранением права регресса к отправителю, ответственность за ущерб, который может быть причинен надлежащему владельцу воздушно-перевозочного документа. Право отправителя распоряжаться грузом прекращается в тот момент, когда возникает право получателя распоряжаться им. Однако если получатель отказывается от принятия перевозочного документа или груза, либо если они не могут быть ему переданы, то отправитель снова приобретает право распоряжаться грузом (ст. 12).

За исключением ряда случаев, указанных выше, получатель имеет право требовать от перевозчика с момента прибытия товара на место назначения передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи ему груза против уплаты суммы требований и исполнения условий перевозки, указанных в воздушно-перевозочном документе. Если утеря груза признана перевозчиком или если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть, он не прибывает, получателю разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора о перевозке груза (ст. 13).

Отправитель обязан приложить к воздушно-перевозочному документу все иные документы, необходимые для выполнения пограничных, таможенных и иных формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за убытки,



понесенные им в результате отсутствия, недостаточности или неточности сведений, содержащихся в таких документах, за исключением случаев вины перевозчика и его агентов. Перевозчик не обязан проверять представленные сведения и документы в отношении их полноты и точности (ст. 16).

### **17.3. Воздушная перевозка пассажиров**

При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

- а) указание места отправления и места назначения;
- б) если место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства-участника Конвенции, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории любого другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке применяются нормы Варшавской конвенции и что эта конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или причинения ущерба здоровью лица, а также при утере или повреждении багажа (п. 1 ст. 3).

Авиабилет является свидетельством заключения договора перевозки пассажира и его условий. Отсутствие, неправильное оформление или утеря авиабилета не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки. Однако если с согласия перевозчика пассажир принят на борт ВС без выдачи ему авиабилета или если билет не содержит уведомления, предусмотренного п. 1 ст. 3, то перевозчик не имеет права ссылаться на предел его имущественной ответственности, упомянутый в ст. 22 Конвенции (п. 2 ст. 3).

## 17.4. Воздушная перевозка багажа

При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, не будучи включенной в авиабилет, соответствующий положениям ст. 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства-участника Конвенции, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории любого другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке применяются нормы Варшавской конвенции и что эта Конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения багажа (п. 1 ст. 4).

Багажная квитанция является свидетельством о регистрации багажа и заключения договора перевозки багажа. Отсутствие, неправильное оформление или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки. Однако если перевозчик примет на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция не содержит уведомления, предусмотренного п. 1 ст. 4, то перевозчик не имеет права ссылаться на предел его имущественной ответственности, упомянутый в ст. 22 Конвенции (п. 2 ст. 4).

## **ГЛАВА 18. ФРАХТОВАНИЕ (ЧАРТЕР) И АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

### **18.1. Понятие и виды фрахтования и аренды воздушных судов**

Развитие воздушного транспорта за последние десятилетия привело к возникновению и широкому распространению договоров о предоставлении ВС. Часто в связи с конъюнктурой на рынке авиаперевозок создается положение, когда та или иная авиакомпания, обладающая ВС, в определенный момент временно его не использует. Обычно в продаже такого судна необходимость не возникает, так как со временем оно может понадобиться авиакомпании. Но вместе с тем не использование авиатехники весьма убыточно для авиапредприятия. В этих ситуациях авиакомпании предоставляют ВС целиком или только их вместимость во временное пользование другим авиакомпаниям и иным лицам.

В то же время некоторые юридические или физические лица, не обладая собственным самолетным парком или испытывая в нем недостаток, считают для себя целесообразным не приобретать ВС в собственность, а арендовать или фрахтовать их для осуществления необходимых авиаперевозок или выполнения других работ. Потребность в пользовании ВС может быть длительной, но и тогда приобретение его в собственность не всегда экономически оправдано.

Перевозки на зафрахтованных ВС эффективны, так как повышается коэффициент загрузки судов, поскольку ее полностью обеспечивает фрахтователь, удешевляется обслуживание пассажиров, что позволяет снизить стоимость перевозки и создает дополнительный рынок, давая возможность людям с небольшим достатком пользоваться услугами воздушного

транспорта, и способствует более интенсивному и рациональному использованию самолетного парка.

Чартерные перевозки не связаны каким-либо твердым расписанием и могут осуществляться между пунктами, не имеющими регулярного сообщения. Фрахтование ВС позволяет организовать дополнительные перевозки в тех случаях, когда спрос на них не может быть удовлетворен регулярными рейсами. Фрахтование способствует гибкому оперативному перераспределению перевозочных средств в зависимости от конъюнктуры рынка.

Немаловажной причиной возникновения и распространения чартерных перевозок является конкурентная борьба между авиакомпаниями, осуществляющими регулярные перевозки. Как известно, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) проводит довольно жесткую политику в области установления единых тарифов на перевозки, что создает определенные трудности для авиакомпаний-членов в конкурентной борьбе за рынки перевозок, поскольку одностороннее снижение тарифов не допускается. Предоставление авиакомпаниями различного рода скрытых «конфиденциальных» скидок пользователям воздушного транспорта также преследуется и наказывается крупными штрафами. Поэтому авиакомпании, не снижая тарифов, с одной стороны, стремятся привлечь пассажиров за счет более высокого класса обслуживания как на борту ВС, так и на земле, а с другой – осуществляют все в большем объеме чартерные перевозки, зачастую создавая для этого специальные дочерние чартерные авиакомпании, что позволяет им перевозить по ценам значительно более низким, чем разрешенные ИАТА льготные тарифы, действующие при регулярных перевозках.

В международной практике гражданской авиации возникло множество форм и разновидностей договоров о предоставлении ВС или их вместимости. Можно выделить три основные разновидности таких договоров: фрахтование на один или несколько рейсов (чартер), фрахтование на время (тайм-чартер) и, наконец, аренда ВС.

Наиболее распространенным из указанных видов договоров является чартер, т. е. фрахтование на один или несколько рейсов.

**Воздушный (рейсовый) чартер** (договор воздушного фрахтования на рейс) – это договор, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется за вознаграждение предоставить другой стороне (фрахтователи) всю или часть вместимости одного или нескольких ВС с экипажем для перевозки пассажиров, багажа и грузов или для иных целей на определенное количество рейсов по установленному маршруту.

**В тайм-чартере** – договоре фрахтования на время – элемент найма (арендные отношения) проявляется более отчетливо, чем в чартере. Этот договор в последнее время приобретает все большее значение, особенно для использования ВС для целей, не связанных с перевозкой (сельскохозяйственных работ, научных исследований и т. д.).

Отличием тайм-чартера от рейсового является то, что ВС предоставляется фрахтователю на определенное время, а не на рейс. Основанием для разграничения этих двух видов чартеров является способ расчета их стоимости: при чартере за основу берется стоимость летного часа с учетом числа рейсов, а при тайм-чартере учитывается общее время, в течение которого судно находилось в распоряжении фрахтователя. Однако при тайм-чартере ВС может долгое время находиться в распоряжении фрахтователя, при этом совершая незначительные перелеты, и, наоборот, эксплуатироваться очень интенсивно. Поэтому стороны тайм-чартера при исчислении его стоимости учитывают также и количество летных часов, как при рейсовом чартере. Но способ исчисления цены договоров, во-первых, не может служить главным критерием их разграничения, а во-вторых, в определенной степени сближает тайм-чартер с чартером и одновременно отличает воздушный тайм-чартер от морского.

С правовой точки зрения различия между чартером и тайм-чартером определяются возможностью фрахтователя распоряжаться ВС и степенью

его ответственности за перевозку, осуществляемую на зафрахтованном судне. При чартере за фрахтовщиком сохраняется как навигационное, так и коммерческо-эксплуатационное управление ВС. В тайм-чартере по общему правилу коммерческо-эксплуатационное управление ВС переходит к фрахтователю: фрахтователь сам определяет направление перевозок в рамках условий договора, количество и места посадок, количество перевозимых пассажиров и грузов. Однако навигационное управление ВС остается за экипажем, члены которого являются служащими фрахтовщика и чьи услуги предоставляются фрахтователю по тайм-чартеру.

Весьма распространенной разновидностью воздушного рейсового чартера является так называемый блок-чартер, который обычно заключается для перевозки пассажиров на регулярных рейсах по особо льготным тарифам. В этом случае определенное количество мест в данном регулярном рейсе «бронируется («блокируется») и изымается из общей продажи.

**Аренда ВС** отличается от фрахтования тем, что по договору аренды одна авиакомпания (арендодатель) предоставляет ВС другой авиакомпании (арендатору) в ее полное распоряжение. Судно может быть предоставлено либо без экипажа, либо с экипажем при условии, что такой экипаж перейдет в подчинение арендатора.

На практике ВС чаще арендуются с экипажем. Договор аренды ВС без экипажа распространен между авиапредприятиями, эксплуатирующими одни и те же типы ВС, поскольку в этом случае авиакомпании-арендатору не представляет сложности организовать управление и обслуживание арендованного ВС.

В договорах аренды ВС, заключаемых между авиапредприятиями, как правило, оговариваются условия предоставления определенных услуг. Услуги эти могут быть весьма разнообразны. Они обусловлены сложной системой управления ВС, необходимостью обеспечения безопасности полетов. В частности, договор аренды ВС может предусматривать

предоставление экипажа, технических средств по управлению судном, услуг по наземному обслуживанию и т. д.

На воздушном транспорте сложился и успешно функционирует весьма специфический институт, так называемый взаимообмен ВС. Правовая природа «взаимообмена» в настоящее время до конца не выяснена

## **18.2. Источники правового регулирования фрахтования и аренды воздушных судов**

В законодательстве большинства государств, нормы, регулирующие договоры фрахтования и аренды ВС, носят фрагментарный характер или отсутствуют вообще.

В ВК РФ, воздушный чартер и аренда ВС не урегулированы. Только ст. 104 ВК РФ посвящена этому вопросу.

Однако в настоящее время в связи с возросшим значением договора воздушного фрахтования и чартерных перевозок уделяется серьезное внимание совершенствованию законодательства в этом направлении.

Какие-либо международные соглашения, посвященные воздушному чартеру, отсутствуют. Не регулируют отношения сторон по чартеру и условия перевозок ИАТА, на основании которых разрабатывают свои правила перевозок авиакомпании-члены этой организации.

Важную роль в правовом регулировании воздушного чартера играют акты министерств и ведомств гражданской авиации.

Во многих же государствах отношения сторон воздушного чартера остаются за рамками актов министерств и ведомств. В то же время много внимания уделяется правовому регулированию осуществления рейсов на зафрахтованных ВС, чартерных перевозок. Регламентируется порядок выдачи разрешений авиакомпаниям на осуществление чартерных перевозок,

разрешений иностранным авиапредприятиям на выполнение чартерных рейсов, регулируются чартерные цены, устанавливаются правила организации чартерных перевозок. Целью такой детализации различных аспектов чартерных перевозок в государствах является защита интересов авиакомпаний, выполняющих регулярные авиаперевозки, поддержка конкурентоспособности национальных авиапредприятий на мировом чартерном рынке, проведение государственной политики в области нерегулярного воздушного транспорта.

Договоры фрахтования и аренды ВС при международных воздушных сообщениях, как правило, заключаются по стандартным формам. Каждая авиакомпания использует выработанные им проформы, поскольку современные темпы воздушных перевозок при массовом характере заключения чартерных и арендных сделок делают невозможным медленное обсуждение и согласование каждого из многочисленных условий этих договоров.

### **18.3. Условия договоров фрахтования и аренды**

Предметом чартера является вместимость ВС, предоставляемая фрахтователю для перевозки и иных целей. В пассажирских проформах чартера обычно указывается, что авиакомпания выделяет ВС определенного типа с экипажем для перевозки пассажиров.

ВС, вместимость которого предоставляется, должно отвечать условиям, согласованным в чартере, где оговаривается тип и вариант самолета, количество кресел, предельная коммерческая загрузка. В большинстве чартеров, делается оговорка о праве авиакомпании-фрахтовщика в случае необходимости производить замену судна на другой тип или вариант при условии обеспечения перевозки установленного договором количества пассажиров, багажа и грузов в те же сроки. Фрахтовщик обязан привести



ВС в состоянии, годное для полета и перевозки, снабдить его и экипаж необходимым оборудованием и документацией.

Распоряжение фрахтователя ВС весьма ограничено.

Во-первых, судно остается во владении и под контролем фрахтовщика и его экипажа. Командир ВС имеет право переносить или отменять вылет самолета по метеоусловиям и техническим причинам, уменьшать допустимую коммерческую загрузку, делать в течение полета посадки, остановки, необходимый ремонт, а также изменять маршрут или вообще прекратить полет по соображениям безопасности. Фрахтовщик осуществляет не только навигационный, но и коммерческий контроль над ВС, поскольку фрахтователь без особого разрешения фрахтовщика не может изменить маршрут и график полета, установленные договором.

Фрахтователь может распоряжаться вместимостью ВС, хотя это распоряжение ограничивается размещением груза и пассажиров только в специально предназначенных для этого помещениях и отсеках ВС.

Во-вторых, право фрахтователя распоряжаться вместимостью судна несколько ограничено условием чартеров, в соответствии с которым авиакомпания-фрахтовщик при наличии свободных мест или емкостей в самолете может перевозить любых других пассажиров, любые другие грузы. В то же время не допускается увеличения фрахтователем количества пассажиров и груза, которое установлено в договоре.

Специфика предмета чартера обуславливает включение в него также некоторых условий перевозочного характера, если чартер заключается в целях перевозки. Обязанностью фрахтовщика, не менее важной, чем предоставление вместимости ВС, является осуществление перевозки пассажиров, багажа и грузов по установленному в чартере маршруту. Для этого фрахтовщик прежде всего должен получить разрешение на полет, визы для экипажа у соответствующего иностранного государства и выполнить другие формальности, связанные с организацией международного

полета. Фрахтователь отвечает за наличие у пассажиров необходимых документов на въезд и выезд, а у грузоотправителей – на ввоз и вывоз грузов, а также на транзит через территории третьих стран по маршруту перевозки. В случае отказа со стороны иностранных властей во въезде какому-либо пассажиру фрахтователь обязан оплатить обратную перевозку такого пассажира.

Фрахтователь обязан обеспечить доставку пассажиров и грузов в аэропорт отправления за определенное время до вылета по согласованному графику и принять необходимые меры по оформлению посадки (погрузки).

Чартером охватывается лишь специфическая часть условий предоставления транспортных услуг. В целом эти услуги предоставляются на основании другого договора – договора перевозки, заключаемого в процессе исполнения чартера одной из его сторон с пассажирами или грузоотправителями. Поэтому важный элемент воздушного чартера – установление порядка оформления и выдачи перевозочных документов. Отсутствие их лишает стороны чартера права ссылаться на нормы Варшавской конвенции 1929 г., ограничивающие ответственность авиаперевозчика перед пассажирами и грузовладельцами в случае причинения вреда последним.

Перевозочные документы оформляются либо самим фрахтовщиком, либо его агентом, в качестве которого часто выступает фрахтователь. В некоторых случаях документы выдаются фрахтователем от своего имени (например, при заключении чартера между авиакомпаниями).

Условия чартера предусматривают, что отношения сторон договора чартерной перевозки должны регулироваться правилами перевозок авиакомпаний, т.е. нормами, регулирующими отношения, возникающие из договора обычной (не чартерной) воздушной перевозки, осуществляемой на регулярных рейсах.

В связи с этим проформы чартеров устанавливают обязанность фрахтователя обеспечить выполнение правил перевозок авиакомпаний пассажирами и грузоотправителями. В самих чартерах может предусматриваться возмож-

ность отхода от условий правил перевозок авиакомпаний и в случае разногласий – приоритет условий договора.

Чартер относится к категории возмездных договоров, поэтому основной обязанностью фрахтователя является оплата за пользование вместимостью ВС и перевозку. Такая плата в проформах именуется ценой договора, или фрахтом (в грузовых чартерах).

Стороны чартера за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору несут ответственность только в случае их вины. Так фрахтовщик освобождается от ответственности, если он не может выполнить перевозку из-за действий непреодолимой силы. Он также не несет ответственности в случае механической поломки или аварии самолета, происшедших не по вине фрахтовщика.

Если какая-либо задержка вылета или увеличение количества летных часов происходят по вине фрахтователя, его представителей или пассажиров и грузоотправителей, фрахтовщик имеет право на возмещение ему убытков, связанных с простоем, и компенсацию расходов за дополнительные летные часы. Если задержка превышает установленный максимум, фрахтовщик имеет право расторгнуть договор. При отказе фрахтователя от чартерного рейса или его переносе он обязан выплатить фрахтовщику компенсацию. При задержке вылета по вине фрахтовщика последний обязан выплатить фрахтователю стоимость всех понесенных им убытков и расходов, связанных с обслуживанием и размещением пассажиров и грузов.

Условия воздушного тайм-чартера, заключаемого обычно между авиакомпаниями, отличаются от условий рейсового чартера. Главное отличие тайм-чартеров – больший объем прав фрахтователя по распоряжению ВС и в связи с этим возложение на него больших обязанностей.

Тайм-чартер заключается для выполнения программы эксплуатации, которая определяется в приложении к договору и может быть изменена

только с согласия фрахтовщика. При этом фрахтователь обязуется уведомлять фрахтовщика о всех передвижениях зафрахтованного ВС.

В договоре большое внимание уделяется условиям, которым должно отвечать ВС, его оборудование и экипаж. Так, в обязанности фрахтователя часто входят техническое обслуживание судна и заправка его топливом. Все главные услуги на борту предоставляются пассажирам за счет фрахтователя и в соответствии с его правилами и практикой, принятыми при эксплуатации своих собственных линий. На фрахтователя возлагаются обязанности по погрузке и выгрузке.

Вся техническая эксплуатация судна остается под контролем фрахтовщика, в связи с чем экипажу предоставляются те же права, что и при рейсовом чартере.

Цена тайм-чартера определяется несколько иначе, чем цена чартера. Кроме количества летных часов, учитывается также и общий срок, в течение которого ВС находилось в пользовании фрахтователя. Оплата производится обычно в конце каждого месяца эксплуатации. Между сторонами тайм-чартера может быть заключено специальное финансовое соглашение по вопросам цены и порядка

По договору аренды ВС одна сторона (арендодатель) обязуется предоставить другой стороне (арендатору) за плату ВС во временное пользование. Право собственника на ВС остается за арендодателем.

При сдаче ВС в аренду без экипажа это судно поступает во владение арендатора, т.е. под его управление и полный контроль. В договорах подобного рода предусматриваются цели, для которых может быть использовано это судно, ответственность арендатора за повреждение или гибель судна по его вине, обязанность арендатора обеспечить получение всех необходимых разрешений на полеты арендованным ВС. Арендодатель не несет ответственности по обязательствам арендатора перед третьими лицами на поверхности. При прекращении договора арендатор воз-

вращает судно арендодателю в том состоянии, в котором он его получил. Предоставление арендатором ВС в субаренду допускается только с согласия арендодателя. Судно остается зарегистрированным в национальном реестре государства арендодателя, но могут быть и исключения.

В договоре аренды с экипажем арендодатель передает арендатору ВС на какой-то согласованный срок, либо на выполнение конкретных рейсов по оговоренному расписанию. Чаще всего в аренду передается не какое-то конкретное ВС, а судно определенного типа. Арендодатель может заменить судно другим того же типа. Арендодатель обеспечивает эксплуатацию ВС своим экипажем, при этом права и обязанности экипажа подробно оговариваются.

Стандартные формы предусматривают вопросы разрешения споров между сторонами чартера и аренды. Практика заключения таких сделок показывает широкое распространение пророгационных соглашений, устанавливающих исключительную подсудность споров из чартера и аренды.

## **18.4. Ответственность сторон чартера перед пассажирами и грузоотправителями**

При использовании зафрахтованного ВС возникают взаимоотношения сторон чартера с пользователями воздушным транспортом. Отправным моментом в решении вопросов об ответственности фрахтовщика и фрахтователя перед пассажирами и грузоотправителями в случае причинения вреда пассажирам, грузам, нарушения других обязательств по договору перевозки (несохранность или просрочка в доставке грузов, багажа), а также в решении вопроса о применении той или иной нормы, регулирующей соответствующие правоотношения, является четкое выявление природы и характера отношений, возникающих у каждой из сторон чартера с пассажирами и грузоотправителями.

Правовое регулирование отношений фрахтователя с пассажирами и грузоотправителями во многом зависит от условий чартера, прежде всего от его субъектного состава. Если фрахтователем является авиакомпания, которой по чартеру предоставляется право распоряжаться коммерческими вопросами эксплуатации ВС и которая заключает договор перевозки с пользователями, то ответственность такого фрахтователя регулируется нормами Варшавской конвенции. Если же фрахтователем является лицо, отличное от авиакомпании, то здесь может быть различный подход: в большинстве случаев отношения между таким фрахтователем и пользователями регулируются нормами об иных договорах, нежели о договоре перевозки.

Отношения между фрахтовщиком и пользователями регулируются Варшавской конвенцией в тех случаях, когда авиакомпания-фрахтовщик выдает перевозочные документы от своего имени. Такие документы могут выдаваться либо самим фрахтовщиком, либо его агентами, в качестве которых нередко выступают фрахтователи. Во всяком случае, если между фрахтовщиком и пользователями устанавливается прямая договорная связь, то соответствующие отношения регулируются нормами Варшавской конвенции.

В практике фрахтования ВС довольно распространены случаи, когда обе стороны чартера являются авиакомпаниями, т. е. одна авиакомпания фрахтует ВС у другой на рейс или на время. При этом договор воздушной перевозки связывает пользователей только с авиакомпанией-фрахтователем. Пользователи имеют как бы двух перевозчиков: одного – договорного (авиакомпания-фрахтователь), а другого фактического (авиакомпания-фрахтовщик).

В связи с этим возникает вопрос: кто из этих двух перевозчиков будет нести ответственность в случае причинения вреда пассажирам и грузу при перевозке? Будет ли такая ответственность ограничена, т. е. подпадать под нормы Варшавской конвенции?

В самих чартерах обычно оговариваются условия, в соответствии с которыми фрахтовщик будет являться перевозчиком по отношению к пассажирам или грузоотправителям и может ссылаться на свои правила перевозки, а также на ограничения ответственности, предусмотренные нормами Варшавской конвенции. Однако это еще не означает, что фрахтовщик действительно будет являться перевозчиком, ответственность которого ограничена нормами Варшавской конвенции. Для того чтобы перевозчик мог ссылаться на ограничения его ответственности по Варшавской конвенции, ему необходимо выдать перевозочный документ в соответствии с положениями ст. 3, 4, 8 Конвенции. Ни в законах, ни в судебной практике, ни в правовой доктрине различных стран нет единообразного подхода к решению этого вопроса.

В 1961 г. в Гвадалахаре состоялось подписание Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (Гвадалахарская конвенция).

Конвенции был придан статус дополнительной к Варшавской конвенции 1929 г. Как сказано в преамбуле Гвадалахарской конвенции, государства, подписавшие ее, принимают во внимание тот факт, что Варшавская конвенция не содержит особых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору.

Конвенция вводит в ст. I понятия «перевозчика по договору» и «фактического перевозчика». Перевозчиком по договору является лицо, заключившее договор перевозки, подпадающий под Варшавскую конвенцию, с пассажирами и отправителями или лицом, действующим от имени последних. «Фактическим перевозчиком», согласно Конвенции, считается лицо, не являющееся перевозчиком по договору, а уполномоченное перевозчиком по договору осуществить всю перевозку или ее часть. Под

фактическим перевозчиком не имеется в виду последовательный перевозчик, если перевозка выполняется несколькими последовательными перевозчиками в соответствии с п. 3 ст. 1 и ст. 30 Варшавской конвенции.

Ответственность фрахтовщика перед пассажирами и грузовладельцами во всех случаях определяется такими правилами: согласие пассажира следовать чартерным рейсом или согласие отправителя отправлять груз чартерным рейсом рассматривается как их согласие со всеми условиями чартера, относящимися к условиям перевозки, независимо от того, с кем заключен этот договор – с пассажиром, отправителем или иным лицом.

## **ГЛАВА 19. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ**

Важным направлением деятельности гражданской авиации является выполнение различных авиационных работ. Гражданская авиация используется в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей. Общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются Федеральными авиационными правилами. Органы законодательной и исполнительной власти субъектов РФ имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ (ст. 114 ВК РФ).

Выполнение авиационных работ производится авиапредприятиями по договорам. По договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в



порядке, в сроки, в объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы.

### **19.1. Юридическая природа и источники правового регулирования договора на выполнение авиационных работ**

По договору на выполнение авиационных работ авиапредприятие (подрядчик) обязуется выполнить определенную работу по заданию заказчика. При этом подрядчик выделяет ВС, надлежащим образом оборудованные, а также летный и инженерно-технический персонал, прошедший специальную подготовку для выполнения тех или иных видов авиаработ, предусмотренных договором. Заказчик обязуется обеспечить договорный объем работ или налет часов, необходимые материалы, принять и оплатить выполненные работы.

Договор на выполнение авиационных работ относится к договорам подрядного типа независимо от того, имеет ли деятельность, предусмотренная договором, вещественный результат (как, например, при авиационных работах) или таковой отсутствует (например, при патрулировании лесов и ледовой разведке). К этому договору, следовательно, применяются нормы гражданского законодательства о договоре подряда.

По договору на выполнение авиационных работ авиапредприятие, так же как и в договорах чартера и аренды, выделяет ВС своему контрагенту. Однако предметом чартера является лишь вместимость ВС, фрахтуемого к тому же чаще всего для целей перевозки. Условия договора аренды ВС определяют лишь характер его использования арендатором. Предметом же

рассматриваемого договора является осуществление конкретной работы, а условие о выделении ВС с правовой точки зрения является второстепенным.

Правовой основой выполнения авиационных работ является гл. 16 ВК РФ (ст. 114,115).

## **19.2. Права и обязанности сторон договора**

Основная обязанность авиапредприятия-подрядчика по договору – выполнить предусмотренный в нем объем работ в установленные сроки, предоставив надлежащим образом оборудованные ВС. Экипажи ВС должны иметь соответствующую подготовку для выполнения тех видов полетов, которые предусмотрены договором. Авиапредприятие не имеет права производить замену таких экипажей, а также ВС, оборудованных специальной аппаратурой, без согласия заказчика. В случае болезни членов экипажа авиапредприятие обязано произвести их замену в сроки, установленные договором.

ВС, выделяемые для авиаработ, должны быть снабжены необходимым количеством горюче-смазочных материалов. Авиапредприятие должно выдавать их заказчику, в обязанности которого входит обеспечение доставки горючего и другого имущества подрядчика на аэродромы и посадочные площадки. Выделенные для работ ВС должны проходить регламентное обслуживание. Авиапредприятие обязано заблаговременно уведомить заказчика об убытии судна для прохождения такого обслуживания.

Выполнение работ, предусмотренных договором, осуществляется по заявкам заказчика, которые он обязан предоставить авиапредприятию.

Заказчик обязан обеспечить предоставление определенного в договоре объема работ, а по некоторым видам работ – гарантийный налет часов, в течение времени пребывания ВС в распоряжении заказчика.

Авиапредприятие имеет право дополнительно использовать для разных работ ВС, выделенные по договору, если это происходит без ущерба для заказчика, а также использовать свободную вместимость ВС, если это не влияет на срок и выполнение договора.

Заказчик должен использовать ВС только в целях, предусмотренных договором. Авиапредприятия обязаны принимать необходимые меры по предотвращению и пресечению использования заказчиком авиационных средств в целях браконьерства, охоты без лицензий и т. п.

Неиспользование или неполное использование ВС также рассматривается как пользование авиатехники не в соответствии с договором. Авиапредприятие в таком случае имеет право обратиться в суд или арбитраж с требованием о расторжении договора или возмещении убытков, если таковые имеются. Не допускается использование заказчиком выделенных по договору ВС для выполнения авиационных работ для третьих лиц. В таких случаях авиапредприятие вправе отказаться от выполнения работ и расторгнуть договор. При этом ответственность перед третьими лицами несет заказчик.

Основная обязанность заказчика по договору оплатить выполненные работы. Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены:

- порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;
- создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей ВС;
- иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей (ст. 115 ВК РФ).

### 19.3. Ответственность сторон договора

За неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору его стороны несут ответственность, установленную действующим гражданским законодательством в отношении обязательств по договору подряда.

Авиапредприятие и заказчик освобождаются от ответственности друг перед другом за невыполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору, если докажут, что это произошло по причинам от них не зависящим: метеоусловия, препятствующие осуществлению полетов, временная непригодность аэродромов, запрет полетов государственными органами, стихийные бедствия и т.д.

При невыполнении по вине предприятия плана-графика проведения работ, предусмотренных договором, авиапредприятие обязано по требованию заказчика выполнить недостающий объем работ в последующий период с соблюдением сроков окончания работ по договору в целом. Невыполненный по вине заказчика объем работ или запланированный налет часов в последующие периоды исполнению не подлежит.

Авиапредприятие несет ответственность за вред, причиненный людям и имуществу при выполнении авиационных работ. Ответственность авиапредприятия за причинение смерти или повреждение здоровья людей, находящихся на ВС во время выполнения авиаработ, сохранность находящихся в нем груза или багажа определяется теми нормами закона, которые регулируют ответственность перевозчика при выполнении им договора перевозки.

Возмещение вреда, причиненного работникам летного и инженерно-технического персонала авиапредприятия, выполняющим авиационные работы, производится на общих основаниях в порядке, предусмотренном трудовым законодательством, поскольку они состоят в трудовых отношениях с авиапредприятием.

Авиапредприятие несет также ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья людей, находящихся вне ВС, если такой вред причинен ВС или предметом, выпавшим из него. Ответственность наступает, если авиапредприятие не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего.

Причинение вреда имуществу, находящемуся вне ВС, на поверхности земли может иметь место как в рамках договора на выполнение авиационных работ, так и вне договора. В случае причинения вреда имуществу, которое не являлось предметом договора на выполнение авиационных работ, независимо от того, принадлежит это имущество заказчику или третьим лицам (например, при обработке полей химикатами пострадал скот, принадлежащий заказчику или третьим лицам), наступает внедоговорная ответственность.

В том случае, если имущество, которому причинен вред, является предметом договора на выполнение авиационных работ (например, гибель посевов в результате превышения авиапредприятием нормы расхода химикатов при их обработке), действуют соответствующие статьи ГК, предусматривающие обязанность должника возместить кредитору причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства убытки (договорная ответственность).

## **ГЛАВА 20. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

### **20.1. Источники правового регулирования**

Осуществление полетов ВС как внутренних, так и международных происходит в условиях непрерывного совершенствования и обновления типов ВС и аэронавигационных средств, усиления интенсивности движения по воздушным трассам, роста протяженности воздушных линий и маршрутов, воздействия других факторов, от которых зависит безопасность полетов. Даже при современном высоком уровне научно-технического прогресса деятельность, связанная с использованием авиации, все еще остается повышенно опасной для окружающих и требует специальных правовых средств охраны их имущественных интересов на случай причинения ущерба (вреда) при эксплуатации ВС.

Одним из таких средств является имущественная ответственность владельца ВС перед другими лицами – гражданами и организациями, или «третьими лицами» согласно употребляемой в нормативных документах терминологии.

В отличие от членов экипажа, пассажиров, отправителей, получателей или заказчиков авиационных работ третьи лица не состоят в трудовых (служебных) или имущественных договорных отношениях с владельцем ВС и в силу этого лишены возможности воспользоваться установленными нормами о материальной ответственности или договорными санкциями при нарушении своих прав и интересов. При причинении вреда имущественные права потерпевших обеспечиваются непосредственно в силу закона путем возложения на его причинителя предусмотренной в этом случае ответственности.

Основанием для возмещения является сам факт причинения вреда, а не нарушение какого-либо договорного обязательства. Поэтому такого рода обязательства из причинения вреда относятся к категории внедоговорных. Основными объектами охраны в таких обязательствах в воздушном праве выступают жизнь, здоровье или имущество лиц, потерпевших в результате авиационного происшествия.

ВК 1961 г. не содержал каких-либо специальных норм об ответственности владельца ВС перед третьими лицами. В случае причинения вреда к находящимся на территории СССР лицам и их имуществу должны были применяться нормы общегражданского законодательства об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, которые распространялись на все виды транспорта.

В дальнейшем позиция советского законодателя в рассматриваемом вопросе претерпела существенные изменения. В 1983 г. с принятием нового ВК СССР была введена более строгая ответственность владельца ВС перед третьими лицами. В данном случае законодатель руководствовался прежде всего интересами третьих лиц, пойдя по пути расширения ответственности и возложив на владельца ВС обязанность возмещать вред, в том числе за последствия наступления обстоятельств непреодолимой силы (стихийные бедствия, военные действия и т.п.).

В настоящее время в ВК включены две статьи об ответственности за вред, причиненный жизни или здоровью, либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке (п. 2 ст. 130 ВК РФ), а также за вред, причиненный при столкновении ВС (п. 4 ст. 129 ВК РФ).

Предусматривая ответственность владельца ВС перед третьими лицами, эти статьи не регламентируют ряд вопросов, относящихся к такой ответственности: ее объем, характер, размер и т. п. В связи с этим немаловажное значение в их регулировании сохраняют общие нормы гражданского законодательства об обязательствах из причинения вреда и порядке его возмещения.

Вопрос о возмещении вреда, причиненного ВС третьим лицам, в международном праве разрабатывался параллельно с разработкой договорной ответственности, возникающей при международных воздушных перевозках. Результатом такого изучения явился соответствующий проект, подготовленный в рамках СИТЕЖА в конце 20-х – начале 30-х гг. Затем, в мае 1933 г., в Риме была заключена Конвенция по унификации некоторых правил об ущербе, причиненном ВС третьим лицам на поверхности. Она установила ответственность, основанную на причинении ущерба в полете ВС, зарегистрированным в одном договаривающемся государстве, людям и имуществу («третьим лицам»), находящимся на территории другого договаривающегося государства. Согласно Конвенции, такая ответственность возлагалась на эксплуатанта ВС, причинившего ущерб. Ему предоставлялось право ограничить свою ответственность определенными пределами (максимальная сумма – 2 млн. франков Пуанкаре), за исключением случаев: 1) причинения ущерба вследствие умысла или грубой неосторожности эксплуатанта ВС; 2) непринятия эксплуатантом мер по страхованию или иному финансовому обеспечению возмещения ущерба. Конвенция ввела обязательное страхование ответственности на сумму, равную в отношении одного ВС предусмотренным в ней пределам ответственности. В Конвенции содержатся некоторые нормы, касающиеся осуществления гражданской юрисдикции: о выборе подсудности, сроках исковой давности и др.

Эту конвенцию заменила Конвенция об ущербе, причиненном иностранными ВС третьим лицам на поверхности (1952 г.) Она применяется в случаях причинения ущерба в отношении третьих лиц на поверхности, т.е. людям и имуществу, находящимся на сухопутной или водной территории одного из государств-участников, ВС зарегистрированным в другом государстве-участнике. Конвенция устанавливает ответственность эксплуатанта ВС за причинение ущерба ВС в полете, включая ущерб на поверхности



вследствие столкновения двух или нескольких ВС. Ее положения не распространяются на случаи ущерба, который может быть причинен в воздухе (в частности, ущерб, причиненного другому ВС во время полета, а также людям и имуществу на его борту). Эксплуатант может быть освобожден от возмещения ущерба, если он возник в результате вооруженного конфликта, гражданских беспорядков или эксплуатант был лишен права пользования ВС на основании акта публичной власти, а также если ущерб причинен по вине потерпевшего. Ответственность эксплуатанта ВС ограничена по Конвенции определенным пределом в зависимости от веса ВС.

В рамках общего предела ответственности в связи со смертью или повреждением здоровья третьего лица предусмотрен специальный предел ответственности в размере 500 тыс. франков Пуанкаре на одного пострадавшего. Ответственность эксплуатанта становится неограниченной, если пострадавший докажет, что ущерб был причинен эксплуатантом умышленно. Положения Конвенции о пределах ответственности также не применяются, если ВС, причинившим ущерб, завладели незаконно и воспользовались без согласия лица, управомоченного его использовать.

Согласно Конвенции, государство-участник, над территорией которого осуществляется полет, вправе требовать от эксплуатанта ВС обеспечения возмещения ущерба в форме страхования ответственности, гарантии банка либо органа государства или депозита соответствующей суммы. Заключенный между страховщиком и эксплуатантом договор страхования должен содержать дополнительные гарантии выплаты страхового возмещения третьим лицам.

Конвенция содержит положение о том, что при определенных обстоятельствах лицо, которому причинен ущерб, имеет право предъявить иск непосредственно к страховщику; в ней устанавливается преимущественное право потерпевшего перед любыми иными кредиторами эксплуатанта, требовать удовлетворения заявленного им иска из любых сумм страхового возмещения, причитающихся страхователю (эксплуатанту) от страховщика.

Конвенция предусматривает, что иски о возмещении ущерба могут предъявляться только в суде государства-участника, на территории которого причинен ущерб. Однако такая подсудность не является исключительной и может быть изменена соглашением сторон о рассмотрении спора в суде другого государства-участника Конвенции или в арбитраже (третейском суде) любого государства-участника. Положения конвенции не применяются к военным, таможенным и полицейским ВС.

Протокол 1978 г. к Конвенции об ущербе, причиненном иностранными ВС судами третьим лицам на поверхности 1952 г. (Монреальский протокол 1978 г.) – принят в Монреале 23 сентября 1978 г. с целью внесения изменений и дополнений в Римскую конвенцию 1952 г. (в силу не вступил). Положения Протокола в основном сводятся к следующему. Увеличены в несколько раз общие пределы ответственности эксплуатанта иностранного ВС, применяемые к каждому судну, причинившему ущерб; повышен специальный предел ответственности в отношении каждого третьего лица, погибшего или получившего телесное повреждение. Условная единица исчисления таких пределов – франк Пуанкаре – заменена единицей «специальных прав заимствования» Международного валютного фонда. Изменен порядок распределения личных и имущественных требований из причинения ущерба, если общая сумма требований превышает установленный предел ответственности. Уточнено, что в случае регистрации ВС в качестве собственности государства ответственность за ущерб несет лицо, которому в соответствии с законодательством данного государства судно было передано для эксплуатации. Исключены отдельные, весьма сложные и громоздкие положения Римской конвенции о гарантиях, касающиеся, в частности, следующих прав государства, над территорией которого осуществляется полет: требовать от иностранных эксплуатантов, а в некоторых случаях от ИКАО, представления документов, удостоверяющих платежеспособность страховщика или гаранта; требовать от государства, контролирующего ведение дел страховой организацией или банком, дополнительных доказательств

платежеспособности страховщика или гаранта, а в случае возникновения спора о достаточности таких доказательств – требовать передачи его на рассмотрение в арбитраж (третейский суд) или Совет ИКАО. Вместо этого предусмотрено, что государство, над территорией которого осуществляется полет, вправе потребовать лишь проведение консультаций с государством регистрации ВС, государством эксплуатанта либо любым другим государством, где предоставлены гарантии, если оно считает, что страховщик или гарант не способен в финансовом отношении выполнить обязательства, возложенные на него Конвенцией. Протокол расширил сферу применения Конвенции при причинении ущерба на территории одного из государств-участников, распространив ее положения на ВС эксплуатанта, основное место деятельности или постоянное местопребывание которого находится в другом государстве-участнике, независимо от места регистрации такого судна.

Но до сих пор в международном воздушном праве не унифицированы вопросы ответственности, возникающие при столкновении в воздухе, ответственности органов управления воздушным движением, ответственности за вред, причиненный шумом и звуковым ударом. Неоднократное рассмотрение их в рамках ИКАО способствовало только выработке некоторых общих принципов и неофициальных проектов международных соглашений, пользующихся поддержкой незначительного числа государств.

И в настоящее время правовое регулирование вопросов возмещения за вред, причиненный ВС третьим лицам, происходит в рамках национального законодательства.

Согласно ст. 131 ВК РФ, страхование ответственности владельца ВС перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации ВС, является обязательным. Минимальный размер страховой суммы при выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве РФ устанавливается в размере не менее чем 2 минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения. При выполнении международных

полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

Наличие страхового сертификата требуется согласно праву государства, а также в соответствии с Конвенцией по унификации некоторых правил об ущербе, причиненном ВС третьим лицам на поверхности (1933 г.) и Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными ВС третьим лицам на поверхности (1952 г.) при получении разрешения на эксплуатацию международной линии, проходящей в (из) или через соответствующее иностранное государство, на выполнение разовых полетов воздушных судов иностранных и т.д. Страховой сертификат должен находиться на борту воздушного судна либо представляться его эксплуатантом вместе с другими необходимыми документами в органы государства, отвечающие за выдачу разрешений на совершение в воздушном пространстве данного государства регулярных и нерегулярных полетов национальных или иностранных ВС.

## **20.2. Ответственность за причиненный вред при столкновении воздушных судов**

Столкновения ВС относятся к числу наиболее опасных среди основных видов авиационных происшествий, последствия которых почти всегда бывают особенно пагубными: гибель людей, загрязнение окружающей среды, крупные убытки. Совокупный материальный ущерб от столкновения ВС может выразиться в причинении вреда всем сторонам, участвующим и не участвующим в использовании авиации, – владельцам столкнувшихся судов, находившимся на их борту лицам, грузовладельцам, заказчикам авиационных работ и т.д., а также третьим лицам.

Защита имущественных интересов этих лиц от последствий столкновения ВС обеспечивается в воздушном праве специальной системой норм,

по которой любой владелец судна может быть привлечен к имущественной ответственности.

Ст. 129 ВК РФ содержит положения, регулирующие взаимную ответственность их владельцев и предусматривающие применение ответственности владельца перед пассажирами и третьими лицами.

В нормативных актах нет определения понятия «столкновение воздушных судов». Однако из содержания ст. 129 вытекает, что под столкновением имеется в виду причинение вреда как в результате непосредственного соприкосновения ВС между собой, так и без столкновения, то есть, когда физического соприкосновения судов не произошло. Это может быть, например, повреждение судна в результате воздействия на него спутной струи при опасном сближении в полете с другим судном; создание при управлении судном опасной ситуации, приведшей к столкновению других выполнявших маневрирование судов или к наезду одного из них на наземное средство транспорта или сооружение, либо вызвавшей пожар на судне, находившемся на стоянке.

Во всех случаях столкновения, влекущих ответственность по воздушному праву, должны участвовать два или несколько ВС, причем независимо от места причинения вреда – в воздушном пространстве, на сухопутной или водной территории – характера рейса – внутреннего или международного, – а также независимо от того, находились ли такие суда или хотя бы одно из них в момент столкновения в полете, на стоянке или в движении (рулежке).

Субъектом такой ответственности является владелец ВС.

Ответственность одного владельца перед другим владельцем за причинение, вреда возникает лишь в случае виновности (умысла или неосторожности) кого-либо из владельцев в столкновении ВС. Это означает, что владелец отвечает в первую очередь за собственную вину или вину своих служащих, допущенную при исполнении ими трудовых (служебных) обязанностей. Ответственность владельца наступает даже тогда, когда столкновение произошло по вине экипажа сопровождения – штурмана, радиста, переводчика и других, осуществлявших навигацию и связь с органами УВД,

поскольку за командиром ВС сохраняется право самостоятельно принимать окончательное решение по всем вопросам управления и эксплуатации судна в полете. Ни один из владельцев, ВС которых участвовали в столкновении, не предполагается виновным, пока не будет доказано иное (ст. 129 п. 3 ВК РФ), т.е. закон исходит из презумпции невиновности владельцев в их взаимоотношениях в связи со столкновением ВС. Поэтому бремя доказывания вины возлагается на другую сторону, понесшую вред. Если потерпевшими от столкновения явились оба судна, то каждый из владельцев должен представить доказательства вины другого владельца в столкновении. Такими доказательствами служат прежде всего материалы расследования авиационных происшествий.

Кроме вины для наступления имущественной ответственности владельцев друг перед другом требуется ряд дополнительных условий, вытекающих из общих норм гражданского законодательства и образующих в совокупности состав правонарушения из столкновения ВС: противоправность поведения владельца судна, причинение имущественного вреда, наличие причинно-следственной связи между противоправным поведением и вредом.

Противоправность действия (бездействия), вызвавшего столкновение, выражается в нарушении требований и правил, касающихся полетов и маневрирования ВС, предусмотренных в НПП ГА и иных нормативных документах.

Столкновения ВС практически всегда влекут за собой вред, который складывается из ущерба, причиненного вследствие гибели или повреждения ВС, расходов, произведенных его владельцем, упущенной выгоды, возникшей в результате лишения возможности использовать поврежденное или уничтоженное судно, возмещения за повреждение здоровья или смерть лиц, находившихся на поверхности или на борту столкнувшегося судна, за утрату или повреждение их имущества.

Противоправное поведение и наступивший имущественный вред должны находиться между собой в прямой связи. Если же вред не был следствием столкновения ВС, а был вызван иными причинами, то владелец судна не несет за них ответственности.

Бремя доказывания размеров понесенного вреда и наличия причинной связи возлагается на потерпевшего.

Вред, наступивший по вине владельца одного из столкнувшихся судов, возмещается в полном объеме другому, невиновному в столкновении владельцу судна (ст. 129 п. 1.1 ВК РФ).

При наличии вины обоих (нескольких) владельцев размер возмещения вреда определяется соразмерно степени виновности каждого (ст. 129 п. 1.2. ВК РФ). Соразмерность степени вины и распределение убытков от столкновения устанавливается судебными органами, исходя из конкретных обстоятельств дела и с учетом характера и тяжести допущенных сторонами правонарушений.

В случае равной степени вины или при невозможности установить степень вины каждой из сторон, ответственность распределяется между ними поровну.

При невиновном столкновении ВС, происшедшем случайно, по вине третьих лиц или неизвестным причинам либо вследствие действия непреодолимой силы, взаимная ответственность их владельцев исключается вообще, и в этом случае каждая из сторон сама несет свои убытки от столкновения.

За отсутствием вины владельцев в столкновении ВС речь может идти только о совместной ответственности владельцев перед третьими лицами или о отдельной ответственности каждого из владельцев перед пассажирами, отправителями, получателями и другими владельцами вверенного авиапредприятию имущества, с которыми оно состоит в договорных отношениях.

Ответственность перед потерпевшими за вред, совместно причиненный владельцами ВС, независимо от вины владельцев прямо вытекает из гражданского законодательства. При этом потерпевший вправе требовать возмещения вреда как от всех причинителей совместно, так и от любого из них в отдельности как в полном объеме, так и частично.

Каждый из владельцев столкнувшихся судов вправе в порядке регресса (обратного требования) обратиться с претензией или иском к другому

владельцу и/или третьему лицу (например, к незаконному пользователю, к организации, в состав которой входит орган УВД, или авиапредприятию, выделившему экипаж сопровождения), виновному полностью или частично в причинении вреда жизни или здоровью пассажира, багажу или грузу, о взыскании выплаченного им возмещения либо его части (в случае совместной вины причинителей вреда).

## НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ

1. Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. и доп. от 8 июля 1999 г.).
2. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП) от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ.
4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ (с изм. и доп. от 24, 25 июля 2002 г., 30 июня 2003 г.)
5. Закон РФ «О безопасности» от 5 марта 1992 г. № 2446-1.
6. Федеральный закон от 8 января 1998 г. 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».
7. Указ Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти».
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 398 об утверждении Положения о федеральной службе по надзору в сфере транспорта.
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 396 об утверждении Положения о федеральном агентстве воздушного транспорта.
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 395 об утверждении Положения о министерстве транспорта Российской Федерации.



11. Чикагская конвенция 1944 г.

12. Приложения ИКАО 1-18

13. Конвенция по унификации некоторых правил об ущербе, причиненном воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1933 г. (Римская конвенция 1933 г.).

14. Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г. (Римская конвенция 1952 г.) – подписана в Риме 7 октября 1952 г., вступила в силу 4 февраля 1958 г. По состоянию на 1 января 1988 г. ее участниками являются 35 государств (в том числе СССР).

15. Протокол (1978 г.) к конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г. (Монреальский протокол 1978 г.) – принят в Монбреале 23 сентября 1978 г.

16. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. (Варшавская конвенция, 1929 г.)

17. Протокол 1955 г. Об изменении конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. (Гаагский протокол 1955 г.).

18. Протокол 1971 г. Об изменении конвенции для унификации для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г., измененной Гаагским протоколом 1955 г. (Гватемальский протокол 1971 г.).

19. Монреальские протоколы № 1, 2, 3, 4 1975 г.

20. Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту ВС 1965 г.

21. Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.

22. Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.

23. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации.

24. Федеральные правила использования воздушного пространства РФ утверждены постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1999 г. № 1084.

25. Положение о подготовке федеральных правил использования воздушного транспорта и федеральных авиационных правил, утвержденное постановлением Правительства РФ от 27 марта 1998 г. № 360.

26. Федеральные авиационные правила «Сертификация наземной авиационной техники», утвержденные приказом Минтранса РФ от 20 февраля 2003 г.

27. Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса РФ от 4 февраля 2003 г. № 11.

28. Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к организациям, осуществляющим контроль качества авиационных топлив, масел, смазок и специальных жидкостей, заправляемых в воздушные суда» утверждены приказом Минтранса РФ от 7 октября 2002 г. № 126.

29. Федеральные авиационные правила «Положение о Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации» утверждены приказом Минтранса РФ от 17 мая 2001 г. № 88.

30. Приказ Федеральной авиационной служба РФ от 29 января 1999 г. № 23 о введении в действие Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационных учебных центров».

31. Порядок сертификации Организаций по техническому обслуживанию авиационной техники ССВТ-ТО утвержден приказом Федеральной авиационной службы РФ от 30 декабря 1997 г. № 287.

32. Приказ Федеральной авиационной службы РФ от 30 октября 1998 г. № 342 «Об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов».

33. Приказ Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 6 мая 2000 г. № 121 об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов».

34. Приказ Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 24 апреля 2000 г. № 98 об утверждении и выведение в действие Федеральных авиационных правил «Сертификация аэропортов. Процедуры».

35. Приказ Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 18 апреля 2000 г. № 89 об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок».

36. Приказ Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 10 августа 1999 г. № 28 об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям, осуществляющим деятельность по продаже и бронированию пассажирских и грузовых перевозок ОПП».

37. Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

38. Федеральные авиационные правила лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 24 января 1998 г. № 85.

39. Положения о лицензировании разработки, производства, ремонта и испытаний авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения, утвержденные постановлением Правительства РФ от 27 мая 2002 г. № 346.

40. Приказ Федеральной авиационной службы РФ от 2 августа 1996 г. № 38.

41. Приказ Минтранса РФ от 7 апреля 1995 г. № 34.

42. Положение о временном порядке взимания платы за лицензии на осуществление лицензируемой деятельности на воздушном транспорте, утвержденное приказом Федеральной авиационной службы РФ от 2 августа 1996 г. № 38.

43. Положение о Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации утверждено постановлением Правительства РФ от 18 июня 1998 г. № 605.

44. Положение об оперативных органах (о центрах) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации утверждено приказом Минобороны РФ и Минтранса РФ от 7 декабря 2002 г. № 482/156.

45. Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ.

46. Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» утверждено постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 728.

47. О государственном регулировании в области гражданской авиации:

Указ Президента РФ от 13 июня 1996 г. № 904;

Постановление Правительства РФ от 23 апреля 1996 г. № 513;

Постановление Правительства РФ от 3 ноября 1994 г. № 1211;

Постановление Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897.

48. Положение о правах и ответственности государственных инспекторов гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации по осуществлению государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации утверждено постановлением Правительства РФ от 29 сентября 1998 № 1131.

49. Правила Государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации утверждены приказом Минтранса РФ от 12 октября 1995 г. № ДВ-110.

50. Форма Удостоверения о годности гражданского воздушного судна к полетам утверждена приказом Федеральной авиационной службы РФ от 20 декабря 1996 г. № 127.

51. Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» утверждены приказом Минтранса РФ от 16 мая 2003 г. № 132, вступающие в силу с 30 марта 2004 г.

52. Федеральные авиационные правила «Положение о Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации, утверждены приказом Минтранса РФ от 17 мая 2001 г. № 88.

53. Федеральные авиационные правила «Положение о Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации», утверждены приказом Минтранса РФ от 17 мая 2001 Г. № 88.

54. Федеральные авиационные правила «Сертификация аэропортов. Процедуры» утверждены и введены в действие приказом Федеральной службы воздушного транспорта от 24 апреля 2000 г. № 98.

55. Федеральные правила «Сертификация авиационных учебных центров» введены в действие приказом Федеральной авиационной службы РФ от 29 января 1999 г. № 23.

56. Временные порядок установления и регулирования тарифов на перевозки пассажиров и связанные с ними работы и услуги на внутренних линиях утвержден Госкомцен РФ и Минтрансом РФ от 19 февраля 1993 г. № 01-55/306-15,1-ц.

57. Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов иностранных авиакомпаний на трассах Российской Федерации утверждены приказом Минтранса РФ от 9 октября 2002 г. № 128.

58. Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации см. приказ Минтранса РФ от 2 октября 2000 г. № 110.

59. Об аэронавигационных и аэропортовых сборах за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов в воздушном пространстве и аэропортах Российской Федерации см. приказ Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 15 мая 2000 г. №125.

60. Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации утверждены приказом Минобороны РФ, Минтранса РФ и Российского космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51.

61. Инструкция о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета утверждена приказом Федеральной службой воздушного транспорта РФ и МВД РФ от 30 ноября 1999 г. № 120/971.

62. Положение о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897.

63. Федеральные авиационные правила «Требования по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения» утверждены приказом Минтранса РФ от 30 марта 2003 г. № 29.

64. Руководство по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов утверждено приказом Минтранса РФ от 21 ноября 1995 г. № 105.

65. Положение о Службе поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации Федеральной авиационной службы России утверждено постановлением Правительства РФ от 10 февраля 1997 г. № 154.

66. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации утверждены постановлением Правительства РФ от 18 июня 1998 г. № 609.

67. Инструкция о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета утверждена приказом Федеральной службы воздушного транспорта РФ и МВД РФ от 30 ноября 1999 г. № 120/971.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Советское воздушное право / Под ред. Н.Н. Остроумова. – М.: Воздушный транспорт, 1990.
2. Бордунов В.Д. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов / В.Д. Бордунов. – М.: Наука, 1988.
3. Дежкин В.Н. Основные проблемы современного международного воздушного права / В.Н. Дежкин. – М.: Воздушный транспорт, 1991.
4. Международное воздушное право / Под ред. А.П. Мовчан: В 2 кн.  
Кн.1. – М.: Наука, 1980.  
Кн.2. – М.: Наука, 1981.
5. Егизаров В.А. Транспортное право: учеб. пособие / В.А. Егизаров. – М.: Юрид. лит., 1999.
6. Транспортное право. – № 1, 2. – 2002.  
– № 3. – 2002.  
– № 1 – 2003.
7. Словарь международного воздушного права. – М.: Международные отношения, 1988.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Предмет и система воздушного права.....	3
Глава 2. Источники воздушного права. Система воздушного законодательства.....	12
Глава 3. Правовые вопросы управления гражданской авиацией.....	22
Глава 4. Международное воздушное право. Принципы и основные источники международного воздушного права....	45
Глава 5. Правовой статус воздушного судна.....	66
Глава 6. Аэродромы и аэропорты.....	84
Глава 7. Авиационный персонал.....	93
Глава 8. Авиационные предприятия.....	104
Глава 9. Правовые основы использования воздушного пространства России.....	114
Глава 10. Полеты воздушных судов.....	132
Глава 11. Обслуживание воздушного движения.....	149
Глава 12. Помощь воздушным судам, терпящим бедствие.....	158
Глава 13. Обеспечение авиационной безопасности.....	174
Глава 14. Ответственность за правонарушения на воздушном транспорте.....	186
Глава 15. Расследование авиационных происшествий.....	224
Глава 16. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов.....	236
Глава 17. Правовое регулирование международных авиационных перегрузок.....	256
Глава 18. Фрахтование (чартер) и аренда воздушных судов.....	275
Глава 19. Авиационные работы.....	288
Глава 20. Правовое регулирование ответственности за вред, причиненный третьим лицам при эксплуатации воздушных судов.....	294
Нормативные акты.....	304
Библиографический список.....	311



# **ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Составитель**

**КИРИЧЕНКО**

**Людмила Петровна**

---

Подписано в печать .2004. Формат 60×90/16. Бумага газетная

Печать офсетная. Усл. печ. л. 19,68. Уч.-изд. л. 16,43.

Тираж Заказ

---

РИО и УОП УВАУ ГА. 432071, Ульяновск, ул. Можайского , 8/8.